

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi maantielakia (503/2005) sekä eräitä muita liikennealan lakeja.

Esitys liittyy eduskunnalle 2.3.2017 annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esityksellä toteutettaisiin ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14-15 kohdissa sekä maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esitykseen sisällytettäisiin suurin osa maakuntauudistuksen liikennettä koskevista toimivallan siirroista. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (ELY-keskus) lakkaavat vuoden 2019 lopussa ja maakunnat aloittavat vuoden 2020 alussa. Pääosa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä siirtyy maakuntien hoidettavaksi. Esitykseen sisältyvissä liitelaeissa toteutetaan tästä johtuvat toimivallan siirrot, erityisesti tienpito, liikennejärjestelmäsunnittelu sekä julkisen henkilöliikenteen järjestäminen (tie- ja rautatieliikenne, Merenkurkun liikenne sekä lentoliikenteen ostot). Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä ELY-keskuksista Liikennevirastoon, ja täsmennettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä. Esitykseen sisältyvien palvelujen ja tehtävien järjestämisvastuu siirtyisi maakunnille vuoden 2020 alusta. Myös ehdotetut valtionhallinnon organisaatiomuutokset koskien Valtion lupa- ja valvontaviraston perustamista toteutettaisiin vuoden 2020 alusta.

Maakunnat hoitaisivat jatkossa tienpidon tehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten mukaisesti. Liikennevirasto toimisi edelleen tienpitäjänä, ja vastaisi maantieverkon omistajan tehtävistä. Maakunnissa hoidettavien tienpidon tehtävien rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena.

Esityksessä maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsunnittelua koskevat uudet säännökset.

Maanteiden luokittelua koskevaa päätöksenteon muotoa selkeytettäisiin. Maantielakiin lisättäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat säännökset. Maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevia vaatimuksia ja tavoitteita täydennettäisiin. Varautumisesta ja maanteiden tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä otettaisiin säännökset lakiin. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin valvontarooli.

Laissa säädettäisiin maanteiden suunnitteluun kuuluvista nykykäytäntöä vastaavista hankearvioinnista sekä yleis- ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista.

Esityksen tavoitteena on myös lisätä maanteihin ja liikennejärjestelmään liittyvän tiedon hyödyntämistä, mikä edistää uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä ja liikenteen automaatiota.

Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Lupavaatimuksia koskien puutavaran lyhytaikaista säilyttämistä ja postilaatikoita tiealueilla kevennettäisiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020. Eräät maantielakia ja ratalakeja koskevat muutokset on kuitenkin tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	3
YLEISPERUSTELUT.....	6
1 JOHDANTO.....	6
2 NYKYTILA.....	6
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	6
2.2 Maakuntauudistus.....	17
2.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö.....	22
2.2.1 Ruotsi.....	22
2.2.2 Norja.....	23
2.2.3 Tanska.....	24
2.4 Nykytilan arviointi.....	25
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	28
3.1 Tavoitteet.....	28
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	29
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	33
3.3.1 Maantielaki.....	33
3.3.2 Ratalaki.....	39
3.3.3 Julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne- ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntauudistusta koskevat muutosehdotukset.....	39
3.3.4 Yhteenvedo siirtävistä tehtävistä.....	40
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	41
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	42
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	46
4.3 Henkilöstövaikutukset.....	51
4.4 Sukupuolivaikutukset.....	56
4.5 Ympäristövaikutukset.....	56
4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	57
5 ASIAN VALMISTELU.....	59
5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	59
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	62
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	64
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	64
1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	64
1 luku Yleiset säännökset.....	64
1 a luku Liikennejärjestelmäsunnittelu.....	74
1 b luku Tienpidon järjestäminen.....	79
2 luku Maantien suunnittelu.....	87
3 luku Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet.....	96
4 luku Maantialeueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset.....	99
5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset.....	100
6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen.....	101
7 luku Erinäiset säännökset.....	101
1.2 Laki Liikennevirastosta.....	106
1.3 Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta.....	106

1.4	Laki ajoneuvojen siirtämisestä.....	107
1.5	Ilmailulaki 864/2014.....	107
1.6	Laki liikenteen palveluista 320/2017	108
1.7	Merilaki 674/1994.....	109
1.8	Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009.....	109
1.9	Ratalaki 110/2007	110
1.10	Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011	115
1.11	Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014.....	115
1.12	Turvallisuustutkintalaki 525/2011	115
1.13	Vesiliikennelaki 463/1996	116
1.14	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994	116
1.15	Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaanpanosta	116
	1 luku Yleiset säännökset	117
	2 luku Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset	118
	3 luku Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset.....	127
	4 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset .	128
	5 luku Erinäiset säännökset.....	130
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	132
3	VOIMAANTULO.....	132
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	133
	LAKIEHDOTUS	141
	maantielain muuttamisesta	141
	Liikennevirastosta annetun lain 2 ja 6 §:n muuttamisesta.....	174
	Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	176
	ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	177
	ilmailulain muuttamisesta	180
	liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta.....	182
	merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta	184
	merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	185
	ratalain muuttamisesta	189
	Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	195
	sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 318 ja 352 §:n muuttamisesta.....	196
	turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta.....	198
	vesiliikennelain muuttamisesta	199
	vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta	202
	maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaanpanosta	203
	LIITE	212
	RINNAKKAISTEKSTI.....	212
	maantielain muuttamisesta	212
	Liikennevirastosta annetun lain 2 ja 6 §:n muuttamisesta.....	269

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.....	272
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	274
ilmailulain muuttamisesta	278
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	281
merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta	284
merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta	285
ratalain muuttamisesta.....	290
Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	301
sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 318 ja 352 §:n muuttamisesta.....	302
turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta.....	305
vesiliikennelain muuttamisesta	307
vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta	311

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Tässä hallituksen esityksessä esitetään perustettaville maakunnille valtiolta siirtyvät tienpitoon ja liikennejärjestelmäsunnitteluun liittyvät tehtävät ja tehtävänsiirtojen täytäntöönpano. Maakunnille siirtyvät tehtävät perustuvat maakuntalain (1) 6 §:ssä säädettyyn maakunnan tehtäväalaan, jonka mukaisesti siirrot toteutetaan. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun.

Lisäksi esitykseen sisältyvät ne tehtävänsiirrot, jotka koskevat maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettuja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtäviä sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja julkisen henkilöliikenteen tehtäviä. Tämä tehtäväkokonaisuus koskee julkista henkilöliikennettä (tie-, rautatie- ja lentoliikenne sekä Merenkurkun liikenne).

Suurimmat maantielain muutostarpeet kohdistuvat tienpidosta vastaaviin viranomaisiin, maantieverkon kehittämiseen, rakentamiseen ja kunnossapitoon, liikennejärjestelmäsunnittelun ja palvelutason määrittämiseen, tienpidon ohjaukseen sekä maanteiden suunnitteluun.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö ja viranomaiset tienpidossa

Vuoden 2006 alussa voimaan tulleessa maantielaisissa (503/2005) säädetään valtion ylläpitämistä maanteista ja niiden pidosta. Maantielailta kumottiin yleisistä teistä annettu laki (243/1954). Yleiset tiet säädettiin maantielailta maanteiksi, joiden tienpitäjänä on valtio. Tieverkkoon kokonaisuudessaan kuuluvat maanteiden lisäksi kadut ja yksityistiet. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa asemakaavassa määriteltyjen katujen pidosta vastaa kunta. Yksitystiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieliikenneväylien ryhmän. Niiden tekemisestä ja kunnossapidosta vastaavat yksityiset tieosakkaat eli ne, jotka tietä käyttävät.

Tiehallinto vastasi maantieverkosta (laajuus n. 78 000 km) vuoden 2009 loppuun saakka. Tiehallinnon organisaation muodostivat keskushallinto, yhdeksän tiepiiriä ja suurten projektien yksikkö. Maantielain muuttamisesta annetulla lailla (1242/2009) tehtiin lakiin valtion aluehallinnon ja liikennehallinnon virastouudistuksista johtuvia muutoksia. Liikenne- ja aluehallinnon uudistuksessa 1.1.2010 Tiehallinnon tiepiirit siirtyivät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen (ELY-keskuksiin) ja Liikenneviraston muodostivat Ratahallintokeskus, osa Merenkululaitosta ja Tiehallinnon keskushallinto.

Lailla maantielain muuttamisesta (446/2012) lakiin lisättiin säännökset, joilla saatettiin voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta. Lailla maantielain 5 ja 42 §:n muuttamisesta (328/2013) helpotettiin yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. Viimeisimmällä maantielain muutoksella (566/2016) yhdenmukaistettiin maantielain ja ratalain säännöksiä ja kirjaustapaa, mahdollistettiin laajemmin talousarvio- ja ulkopuolisen rahoituksen käyttö tiehankkeiden toteuttamiseksi ja toisaalta myös tienpitäjän osallistuminen muun kuin maantieverkon rahoitukseen erityisistä syistä. Lisäksi muun muassa otettiin

käyttöön ilmoitusmenettely sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle sekä tienvarsimainosten asettamisessa maantien varteen.

Maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuuviranomaisena. Sen tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta. Maantielain määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa.

Lain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto erikseen säädetyissä tapauksissa ja ELY-keskus muutoin. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehelmiä. ELY-keskukset vastaavat toimialueellaan seuraavista tienpidon ja liikenteen tehtäväkokonaisuuksista: liikennejärjestelmäsuunnittelu (asiakastarpeet, maankäytön yhteistyö tiestöä koskevista aluevarauksista, esiselvitykset, tie- ja liikenneolot, liikenteen ohjaus ja hallinta, liikenneturvallisuus), tienpidon ohjelmointi (tulos- ja talousohjaus- ja suunnittelu, eräät tienpidon ohjelmat), hankesuunnittelu ja kunnossapidon suunnittelu. Lisäksi ELY-keskuksille kuuluvat maanteiden kunnossapidon ja perusväylänpitoon kuuluvien hankkeiden rakentamisen hankintaan sekä sopimuskauden aikaiseen toimintaan liittyvät tehtävät (hoidetaan keskitetysti neljässä ELY-keskuksessa).

Liikennevirastosta annetun lain mukaan Liikennevirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnan ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta asianomaisessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa. ELY-keskusten liikennevastuualue (jäljempänä L-vastuualue) on huolehtinut operatiivisesta tienpidosta tienpitoviranomaisena. Liikennevirasto on osoittanut erillisellä päätöksellä ELY-keskuksille käyttöoikeuden perusväylänpidon ja maanhankinnan määrärahoihin koskien teiden ja ratojen maanhankintaa. Liikennevirastossa hoidetaan lisäksi tienpitoon liittyvinä valtakunnallisina tehtävinä esimerkiksi tieliikenteen ohjausta, liikenne- ja tiestömittauksia ja niihin liittyviä rekistereitä, suurten kehittämishankkeiden hankintaa ja teettämistä sekä tiehankkeiden valtakunnallista suunnitteluohjelmaa. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto.

Liikennevirastossa hoidetaan nykyisin tienpidon valtakunnallisina tehtävinä myös hankintamettelyiden ohjeistusta, T&K-toimintaa, tienpidon teknisten ohjeiden ylläpitoa.

Maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta.

Maanteiden tienpidossa tai tieliikenteessä yleisemmin ei nykyisin laintasoista vaatimusta turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Muissa liikennemuodoissa turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on sovellettu jo usean vuoden ajan. Myös tieliikenteen osalta on vuoden 2012 lopulla valmistunut kansainvälinen standardi ISO/DIS 39001 (Road traffic safety management systems – Requirements with guidance for use), jossa määritellään tieliikenteen turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset, jotta tieliikenteen kanssa vuorovaikutuksessa oleva organisaatio voisi vähentää liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden lukumäärää.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on maantielaissa säädetty eräitä maantielauttoihin sekä tieturvallisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä.

Maantieverkon tila, tienpidon rahoitus ja järjestäminen

Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on noin 78 000 kilometriä. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut 13 000 kilometriä, joista moottoriteitä on 900 kilometriä. Suurin osa tiepituuksista, 64 900 kilometriä, on seutu- ja yhdysteitä. Liikennesuoritteesta tällä verkon osalla ajetaan noin kolmannes. Kevyen liikenteen väyliä on hieman yli 5000 kilometriä. Päälystettyjä teitä on noin 65 prosenttia teistä eli yhteensä noin 50 000 kilometriä. Vähäliikenteisellä tiestöllä alimpaan hoitoluokkaan kuuluu noin 41 000 kilometriä tiestöä eli yli puolet koko maanteiden verkosta.

Maantieverkon käyttäjät ovat asiakastyytyväisyyskyselyjen perusteella pääosin tyytyväisiä matkojen ja kuljetusten toimivuuteen maantieverkolla. Maantieverkon heikkenevä kunto ja rahoituksen alhainen taso näkyvät asiakastyytyväisyydessä laskevana trendinä teiden kunnan ja talvihoidon suhteen.

Suomen liikenneverkon korjausvelan arvioidaan olevan noin 2,54 miljardia euroa (tilanne 1/2017). Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Korjausvelan kasvuun ja liikenneverkon kunnan rapistumiseen on johtanut määrärahojen pitkään jatkunut liian alhainen taso. Väylien korjausvelka eli huono kunto lisää samaan aikaan sekä väylien käyttäjien että väylänpidon kustannuksia. Tämänhetkisestä korjausvelasta kohdistuu noin 1,3 mrd. euroa maanteille, noin 1,1 mrd. euroa rautateille ja noin 40 milj. euroa vesiväylille. Valtion liikenneväylien ylläpitoon (korjauksiin) suunnataan vuosittain noin 360 miljoonaa euroa. Viime hallituskausien keskimääräisellä perusväylänpidon vuosirahoitustasolla (965 milj. euroa/vuosi) korjausvelka lisääntyy vuosittain noin 100 miljoonalla eurolla. Hallitus onkin tehnyt suuria panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen, jotta liikenneväylien korjausvelan kasvu saataisiin pysäyttämään ja jopa vähenemään. Hallitusohjelman mukaisesti korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja vähentämiseksi on suunnattu 600 miljoonaa euroa vuosille 2016–2018. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varustusta määrärahasta siirretään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017–2019.

Perustienpito rahoitetaan kokonaisuudessaan perustienpidon momentilta 31.10.20. Rahoitus (ilman lisäbudjetteja tai erillisiä teemahankkeita) on vaihdellut viime vuosina 500–550 miljoonan euron välillä (vuonna 2017 547 milj. euroa). Tienpito jaetaan päivittäiseen kunnossapitoon (vuonna 2017 215 milj. euroa), ylläpitoon (vuonna 2017 217 milj. euroa), parantamiseen (vuonna 2017 45 milj. euroa) sekä liikenteen palveluihin (vuonna 2017 70 milj. euroa). Päivittäiseen kunnossapitoon (hoitoon) suunnattava rahoitus jaetaan ELY-keskuksiin hoidon tarjouskilpailun toteuman mukaisesti. Muu rahoitus allokoidaan Liikennevirastossa tienpidon tuotteille asiantuntijajärjestelmillä ja rekisteritietojen pohjalta. Päivittäisellä kunnossapidolla eli hoidolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys ja estetään tien tai sen osan ennenaikainen vaurioituminen. Ylläpidolla tarkoitetaan tieverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvien vaurioiden korjaamista sekä vanhojen tierakenteita uusimista nykyvaatimusten tasolle. Parantamisella ja siihen liittyvällä suunnittelulla tarkoitetaan tieverkon palvelutason parantamista pienillä investoinneilla. Liikenteen palveluihin kohdistetulla rahoituksella tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja. Karkeasti arvioiden 35 % tästä määrärahasta käytetään valtakunnallisesti keskeisen verkon kunnossapitoon ja 65 % muun tieverkon kunnossapitoon. Perusväylänpidon rahoituksesta noin 60 % on sidottu yli vuoden kestäviin indeksisidonnaisiin sopimuksiin.

Maantien käyttö on pääsäännön mukaan maksutonta. Tästä poikkeuksen muodostaa asetuksen-antovaltuus säätää maantielautojen käyttämisestä perittäväksi maksu liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella, mutta lauttamaksuja koskevaa asetusta ei tällä hetkellä ole annettu.

Tienpidon rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarviolla ja Liikenneviraston ja LVM:n välisellä tulossopimuksella. Tienpidossa priorisoidaan päivittäisen liikennöinnin vaatimat toimet sekä vuosina 2017–2019 erillisen korjausvelan vähentämiseen suunnatun rahoituksen kohdentamisessa korjausvelan kasvun pysäyttäminen ja velan vähentäminen huomioiden asiakkaiden ja erityisesti elinkeinoelämän tarpeet, liikenneturvallisuus sekä digitalisaation tuomat mahdollisuudet.

Kunnossapidon (hoito ja ylläpito) ohjelmoinnin ja teiden parantamisen vastuu on niillä yhdeksällä ELY-keskuksella, joissa on Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. Ohjelmoinnilla tarkoitetaan kohteiden valintaa ja aikataulutusta kytkettynä käytettävissä olevaan rahoitukseen.

Toimintalinjat sekä tulostavoitteet ohjaavat väylänpidon suunnittelua ja toteutusta. Toimintalinjoissa on määritelty kriteerit siihen, milloin ylläpitotoimenpiteitä tulisi tehdä. Esimerkiksi teiden uudelleenpäällystämiseksi on määritetty kriteerit urasyvyydelle, epätasaisuudelle ja tien pinnan vaurioituneisuudelle. Nämä kriteerit ovat sitä tiukempia, mitä enemmän liikennettä tiellä on.

Toimintalinjoja sovelletaan käytössä olevan rahoituksen ja tienpidon strategian mukaisesti. Niukka rahoitus johtaa pitempiin toimenpidekiertoihin, kevyempiin toimenpiteisiin ja väljempään kuntovaatimukseen. Toimenpiteiden ohjelmointiin vaikuttavat asiakkaiden tarpeet ja paikalliset olosuhteet.

Tienpitoa on tehostettu tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyä kehittämällä. Sitten tehostamista on jatkettu ELY-keskuksissa erityisesti hankintojen ja toimintojen keskittämällä. On pyritty turvaamaan riittävät resurssit tehtävien laadukkaaseen hoitoon. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv:ta ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 htv:ta. Yhteenvedon voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 %) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu KAS ELY), Läntinen (vastuu VAR ELY), Itäinen (vastuu KES ELY) ja Pohjoinen (LAP ELY). Keskitetyissä hankintatehtävissä on henkilöstöä noin 105 htv:ta. Valtakunnallisesti on keskitetty myös seuraavat tehtävät: tienpidon luvat (PIR ELY), liikenteen asiakaspalvelut (PIR ELY), saaristoliikenteen maantielauttaja yhteysalusliikenne (VAR ELY), vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP ELY) ja tienvarsi-telematiikka (KAS ELY). Näissä tehtävissä on 73 htv.

Maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla. Urakat kilpailutetaan ja niiden kesto on yleensä viisi vuotta. Urakkasisältöjen yhtenäisyyttä ohjataan valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja asiakirjapohjilla. Liikennevirasto jakaa pääosan päivittäisen kunnossapidon rahoituksesta alueille urakkasopimusten hintojen perusteella.

Ylläpitotyöt on hoidettu kokonaan kilpailutettuina urakoina vuodesta 2005 alkaen. Tilaajan suunnittelemaat päällystystyöt ja siltojen korjaukset hoidetaan kokonaisurakoina (kokonaisurakalla tarkoitetaan tilaajan suunnitelmiin perustuvaa projektia). Korjausurakat ovat pääosin yksivuotisia. Aliurakointiketjuja ei ole nykyisin laissa rajoitettu, mutta rajoituksia on käytännössä

asetettu sopimuksissa. Esimerkiksi siltojen korjauksissa käytetään usein aliurakoitsijoita erityisosaamista vaativiin tehtäviin. Myös tienpitoviranomaisen edustaminen maantielain mukaisiin lupamenettelyihin liittyvissä maastotarkastuksissa järjestetään nykyisin suurelta osin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna.

Yksitystien liittymän rakentamiseen maantielle tarvitaan tienpitoviranomaisen lupa. Näiden liittymien rumpujen kunnossapitovastuu kuuluu yksityistien pitäjälle. Yksityisen tien pitäjä, eli tiekunta tai tieosakkaat yhdessä, on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle, eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Jos olemassa olevan yksityisen tien liittymän käytöstä joko muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä on velvollinen kustannuksellaan ja tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. Tähän asti maantien tienpitäjä on puuttunut yksityisteiden haittaa aiheuttavien rumpujen vajaatoimisuuteen lähinnä huomautuksin. Tämän lisäksi maantien ojituksen kunnostuksen yhteydessä kelvollinen yksityistiel liittymän rumpuputki asennetaan yleensä oikeaan asemaan maantien hoitourakkaan kuuluvana työnä. Yksityisteistä säädetään muilta osin nykyisin yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962). Hallitus on antanut eduskunnalle ehdotuksen uudeksi yksityistieliksi (HE 147/2017 vp).

Tienpidon valtakunnalliset tehtävät

Eräitä tienpidon tehtäviä on keskitetty yhdessä ELY-keskuksessa hoidettavaksi seuraavasti:

- maantielauttaliikenteen järjestäminen (Varsinais-Suomen ELY-keskus) 2 htv:ta,
- valtaosa tienpidon lupatehtävistä ja asiakaspalvelutoiminto (Pirkanmaan ELY-keskus) 50 htv:ta,
- tienvarsitelematiikka (Kaakkois-Suomen ELY-keskus) 9 htv:ta,
- vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (Lapin ELY-keskus) 9 htv:ta,
- museo- ja perinnetoiminta (Pirkanmaan ELY-keskus) 1 htv sekä
- hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (Varsinais-Suomen ELY-keskus) 2 htv:ta.

Tienpidon lupatehtävät on pääosin keskitetty Pirkanmaan ELY-keskuksessa hoidettavaksi. Maantielaisissa säädetään seuraavista tienpidon luvista:

- työskentely tiealueella
- kaapelien, johtojen ja putkien sijoittaminen tiealueelle
- muiden rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle (esim. pumppaamo,
- muuntamo, vesihuollon putket)
- tiealueen tai sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin
- liittymäluvat
- tienvarsimainonnan luvat
- maanteiden suoja- ja näkemäalueelle rakentaminen
- myyntitoiminta maantien varrella
- kelirikkoajan poikkeuslupa maanteille

Tienpidon lupatehtäviin sisältyvät lisäksi erikoiskuljetusluvat, joista säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992). Myös tienpidon luviksi luettavista liikenteenohjauslaitteiden, palvelukohdeopasteiden, palvelukohteiden viitoi-

tuksen sekä tapahtumien tilapäisten liikennejärjestelyiden luvista ja edellytyksistä säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla. Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen uudeksi tieliikennelaiksi marraskuussa 2017 (HE 180/2017 vp). Esitykseen sisältyvän 191 §:n mukaan erikoiskuljetusluvan myöntäisi jatkossa Liikennevirasto.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikkö vastaa Liikenneviraston omistaman tieliikenteen telematiikkainfrastruktuurin ylläpidosta ja tienvarsilaitteisiin liittyvistä tieliikennetehtävistä sekä ELY-keskusten vastuulla olevien investointihankkeisiin liittyvästä liikenteenhallinnan yleissuunnittelun ohjauksesta ja valtakunnallisesta yhdenmukaisuudesta, että näiden hankkeiden telematiikan tuottamisesta. Lisäksi yksikkö vastaa yleisen tieverkon tunnelien turvallisuudesta.

Liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asiakasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu, tieverkon luokittelu sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennejärjestelmä sisältää kaikki liikennemuodot, liikennevälineet ja kulkutavat sekä niihin liittyvät liikennetiedot ja liikennepalvelut. Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alueiden elinvoimaisuuden turvaamiseen ja alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu käynnistyi 1990-luvulla ja jo silloin keskeisenä tavoitteena oli liikenteen ja maankäytön yhteensovitus. Suunnittelua tehtiin maakunnissa ja kaupunkiseuduilla vapaaehtoisuuteen perustuen ja erilaista lähtökohdista. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on vähintään yhden kerran laadittu kaikissa maakunnissa, suurimmilla kaupunkiseuduilla ja myös muilla seuduilla 2000-luvulla. Suunnitelmiin liittyen on tehty osapuolten, yleensä valtion liikennehallinnon, maakuntien, kuntayhtymien ja kuntien, välisiä liikennejärjestelmäaiesopimuksia. Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla on laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL -aiesopimuksia. Suunnitelmien ja sopimusten rinnalle on otettu käyttöön jatkuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun ryhmiä, joilla tuetaan yhteisesti sovittujen toimenpiteiden toteutumista ja huomioidaan joustavasti toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia.

Maakunnat, kuntayhtymät, kunnat, ELY-keskukset ja Liikennevirasto tekevät yhteistyössä liikennejärjestelmäsuunnittelua, jossa tavoitteena on toimiva ja asiakaslähtöinen liikennejärjestelmä hyödyntäen eri toimijoiden keinoja vaikuttaa matkojen ja kuljetusten kysyntään ja toimivuuteen. Yhteistyössä eri toimijoiden kanssa tehdään liikenteeseen liittyvää kaavoitusyhteistyötä (esimerkiksi rakennemallityötä), joukkoliikenteen suunnittelua, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, liikenneturvallisuuden edistämistä, liikenteen ohjausta ja pysäköintiä sekä väylien ja liikenteen solmukohtien investointien suunnittelua ja toteutusta.

Liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen on valtioneuvoston liikenne- ja viestintäministeriötä koskevassa asetuksessa (405/2003) säädetty liikenne- ja viestintäministeriön tehtäväksi. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto (862/2009), joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä. Viraston tehtävänä on ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

Maakunnan liitto vastaa alueiden kehittämistä ja rakenerahastotoiminnan hallinnointia koskevan lain (7/2014) perusteella aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta ja osana tätä tehtävää maakunnan liitto vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa muualla kuin Helsingin seudulla. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnitelmasta (829/2009) vastaa kuntayhtymä Helsingin seudun liikenne (HSL).

Liikennevirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus osallistuvat maakuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennehallinnon vuonna 2010 tapahtunut virastouudistus on muuttanut liikenneasioiden valmistelua ja luonut paremmat edellytykset kansallisen tason liikennejärjestelmänäkökulman läpiviennille. Eri tahojen rooleja on selkeytetty ja varmistettu myös radan- ja vesiväylänpidon asiantuntemus liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Keskeiset asiakkaat ja sidosryhmät ovat olleet tyytyväisiä uudistukseen ja kokevat suunnittelun parantuneen. Viestintäyhteyksien ja -palveluiden mukaan ottamista tarkasteluihin tarvitaan myös, koska liikenteen digitalisaatio ja palveluistuminen avaavat uusia mahdollisuuksia myös liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on 2010-luvulta lähtien otettu käyttöön palvelutasolähtöinen suunnittelu. Keskeistä suunnitteluprosessissa on, että ensin päätetään yhteisistä tavoitteista ja sitten suunnitellaan tavoitteita toteuttavia ratkaisuja laajaa keinovalikoimaa (mm. tulevaisuuden liikennepalvelut, automaatio, käyttäytymisen muutokset) hyödyntäen. Palvelutasoajattelun tavoitteena on ollut päästä irti siitä, että suunnittelun lähtökohtana ja tavoitteena olisi jokin ennalta määrätty hanke tai tekninen ratkaisu (nopeustaso, tietyyppi).

Maantiet ovat valtion vastuulla ja koko maantieverkosta on perusteltua vaatia riittävän yhdenmukaista ja tarvetta vastaavaa palvelutasoa koko maassa. Erityinen valtakunnallinen intressi kohdistuu pääteihin (valta- ja kantateihin) ja niiden keskeisimpään osaan.

Maanteiden ja etenkin pääteiden suunnittelua on eduskunnan v. 2012 hyväksymän liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaisesti kehitetty palvelutasolähtöisesti. Palvelutasolla on vakiinnuttu tarkoitamaan ensisijaisesti matkojen ja kuljetusten palvelutasoa, jonka tekijöitä ovat muun muassa matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja mukavuus. Tämän lisäksi suunnittelussa otetaan huomioon yhteiskunnan tavoitteita turvallisuudesta, ympäristöstä ja taloudesta. Palvelutasolähtöisyys ei ole paljon muuttanut eri tilanteisiin päättyviä suunnitteluratkaisuja, mutta niihin on päädytty laajemman ajattelun ja käyttäjälähtöisyyttä korostavan prosessin tuloksena.

Maanteiden riittäväällä palvelutasolla turvataan asumisen ja elinkeinoelämän edellyttämät kuljetukset ja liikkuminen maan eri osissa ja varaudutaan ja luodaan mahdollisuuksia alueiden tulevaan kehitykseen. Valtakunnallisesti tärkeää on nykytilassa ja tulevaisuudessa turvata se, että päätiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Tämä asettaa vaatimuksia sekä päätien teknisille ominaisuuksille (esim. liittymätyypit) että sen lähialueen maankäytölle, liikenneverkon järjestelyille ja kunnossapidolle (hoito ja ylläpito). Maankäytön suunnittelussa valtakunnallisten liikenneyhteyksien jatkuvuus on vaatimuksena valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa, joiden soveltaminen ja noudattaminen ovat kuitenkin alueellisten maankäytöstä vastaavien tahojen vallassa. Pääteiden suunnittelussa valtakunnallinen intressi tuodaan liikennehankkeisiin Liikenneviraston ohjauksella (esim. Keskeisen pääteverkon toimintalinjat, tienpidon ohjeet sekä suunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa tapahtuva yksityiskohtainen ohjaus).

Maantielain (2005/503) 4 § jaottelee maantiet valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin niiden liikenteellisen merkityksen mukaan. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantieverkon luokittelun ja siihen liittyvän palvelutason tarkoituksena on tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä, turvata pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja turvallisuus, ja osoittaa ne päätieverkon osat, joiden kehittämisedellytysten turvaamisella on selvä valtakunnallinen intressi.

Palvelutasossa huomioidaan matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden, ympäristön, talouden ja älykkyyden yleistavoitteet ja muunnetaan ne maantien ja tienpidon laatua koskeviksi ominaisuuksiksi. Päätieverkkoa luokiteltaessa otetaan huomioon mm. keskusten väestömäärät ja kehitysnusteet, valtakunnalliset alueidenkäytön tavoitteet, yhteysvälin rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa sekä henkilö- ja tavaraliikenteessä, alueiden elinkeinoelämän rakenne ja palvelutarve sekä solmukohtien merkittävyys liikennejärjestelmässä.

Vuonna 2016 tehtiin Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa selvitys, jonka tuloksena päätieverkko on luokiteltu raskaan liikenteen runkoyhteyksiin (noin 3500 km) ja muihin pääteihin (noin 9 900 km).

Raskaan liikenteen runkoyhteyksillä olisi muuta verkkoa korkeammat palvelutasotavoitteet ja tiukempi suhtautuminen uuden maankäytön liittymätarpeisiin. Seuraavaksi korkeimmat tavoitteet olisi muilla pääteillä. Korkeammat tavoitteet johtuvat siitä, että raskaan liikenteen runkoyhteyksillä sekä muulla päätieverkolla liikkuu muuta tieverkkoa enemmän pitkän, eli yli 100 kilometrin, matkan henkilö- ja tavaraliikennettä sekä ammattiin liittyvää liikkumista ja kuljetuksia, joille tulee turvata hyvä ja tasainen matkanopeus, hyvä matka-aikojen ennakoitavuus, ajantasaiset liikenne- ja kelitiedot sekä liikenteen automaation mahdollistamat palvelut. Pääteiden ratkaisuisissa on varmistettava liikenneturvallisuus, jotta voidaan taata saavutettavuuden kannalta tärkeät matka-ajat. Verkollisesta luokituksesta ja palvelutasosta ei väistämättä seuraa toimenpiteiden tarvetta maantiellä.

Maanteiden palvelutaso toteutuu käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa tienpidon suunnittelua ja toteutusta ohjaavilla Liikenneviraston toimintalinjoilla ja ohjeilla sekä ELY-keskusten tulostavoitteilla. Esimerkiksi Liikenneviraston talvihoitoluokitus ohjaa teiden talvihoitoa ja ylläpitoluokitusta käytetään apuna ylläpitotoimenpiteiden valinnassa. Kun puhutaan maanteiden teknisistä ominaisuuksista, kuten urasyvyyksistä tai talvihoidosta, puhutaan maantien tai tienpidon laatutasosta.

Maantien suunnittelu

Maantielain mukaiset suunnitelmat, joihin maantien rakentaminen perustuu, ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Suunnitelmien tarpeista, kohteista ja laatimisesta vastaa nykyisin tienpitoviranomainen eli ELY-keskuksen liikennevastuualue. Tiehankkeiden suunnittelun ohjelmointi valtakunnallisesti tärkeiden hankkeiden osalta (päätieverkon esiselvitykset, kehittämissuunnitelmat) myöhemmin tulevat hankesuunnittelukohteet tehdään Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa ELY-keskusten esitysten pohjalta. Liikennevirasto vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisestä. Nykytilanteessa tiesuunnitelmia hyväksytään

noin 80 vuodessa ja yleissuunnitelmia muutamia vuodessa. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Myös eräissä muissa tilanteissa suunnitelmat voivat tulla liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Maantielain mukaan yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset tai tien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu lainvoimaisessa asemakaavassa tai yleiskaavassa. Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti, tien arvioidut vaikutukset ja mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Yleissuunnitelma on ohjeena tiesuunnitelmaa laadittaessa. Yleissuunnitelman hyväksyminen synnyttää alueelle suhteellisen rakentamisrajoituksen.

Tiehankkeen yksityiskohtainen suunnitelma on tiesuunnitelma. Tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan tarvittaessa merkitä maastoon. Tiesuunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja tiesuunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Tiesuunnitelma voidaan laatia myös vain tiealueen määrittämiseksi, liittäen alueen perustamiseksi tai yleiseen tiehen liittyviä yksityisiä teitä ja liittymiä koskevaksi. Hyväksytyt tiesuunnitelmat oikeuttavat siinä osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana käytetään suunnitteluperusteita. Suunnitteluperusteiden laatiminen perustuu suunnittelukäytäntöön. Niistä ei ole säännöksiä laissa, eikä niistä tehdä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksiä vastaavia valituskelpoisia päätöksiä. Tiehankkeissa laadittavat suunnitteluperusteet kuvaavat Liikenneviraston ja/tai ELY-keskuksen hankkeelle asettamia tavoitteita ja haluttuja, merkittäviä vaikutuksia sekä määrittelevät sitä kautta hankkeen alueellisen rajauksen, laatutason ja keskeiset toiminnalliset ja tekniset tavoitteet. Suunnitteluperusteet määrittävät lähtökohdan suunnittelussa tehtäviä selvityksiä, suunnittelua ja erilaisia valintoja varten. Suunnitteluperusteiden avulla pyritään vaikuttamaan myös siihen, että hankkeeseen osallistuvat tahot ymmärtävät paremmin eri valintoihin sisältyviä vaikutuksia kuten hyväksyttävyyttä, ympäristö- ja tekniset riskit sekä kustannus- ja aikatauluvaikutukset.

Suunnitteluperusteet laaditaan ensimmäisen kerran hankekohtaisen esiselvitysvaiheen tai yleissuunnittelun alussa ja niitä täydennetään seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuottaa lähtökohtia suunnitteluperusteille. Suunnitteluperusteisiin tehdään muutoksia ja täydennyksiä yleensä siirryttäessä suunnitteluvaiheesta toiseen, mutta niitä voidaan tehdä myös suunnittelun aikana. Yleissuunnittelun käynnistämistä varten suunnitteluperusteet laaditaan hankekohtaisen esiselvityksen tulosten pohjalta niitä tarkentaen ja selvityksen tulokset huomioon ottaen. Tiesuunnittelun suunnitteluperusteet täydennetään yleissuunnitelmassa esitettyjen ratkaisuesitysten perusteella. Yleissuunnitelman tuloksena hanke on jo saanut periaatteelliset ratkaisut yksityiskohtaisempaa suunnittelua varten.

Tiehankkeiden vaikuttavuutta kuvataan hankearvioinnilla. Hankearvioinnin tarkoituksena on tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Nykyisin siitä ei ole säädöksiä maantielaissa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytetään tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailemiseen. Hankearviointi tuo läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaa vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaa eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä

viimekädessä tukee poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankearvioinnin laatimisesta vastaa nykyisin suunnitelman laatimisesta vastaava viranomaisen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Hankearvioinnin osalta on tärkeää arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaa arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää on myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhtenevällä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella. Ohjeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden. Hankearviointi sisältää lähtötietojen ja vaikutusten kuvaamisen, hankkeen arvioinnin, seuranta- ja jälkiarviointia koskevan suunnitelman sekä arvioinnin raportoinnin ja dokumentoinnin.

Julkinen henkilöliikenne

Joukkoliikennelaki (869/2009) tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä lokakuuta 2007 antama asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (1370/2007/EU; jäljempänä palvelusopimus-asetus, PSA). Joukkoliikennelaille kansallista lainsäädäntöä muutettiin vastaamaan ja täydentämään palvelusopimusasetusta. Joukkoliikennelaisissa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisesta tuetusta liikenteestä ja markkinaehtoisesta liikenteestä.

Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvatessaan kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut. Joukkoliikennelaisissa säädetään palvelusopimusasetuksen mukaisesta tuetusta liikenteestä ja markkinaehtoisesta liikenteestä.

Suomessa joukkoliikennelain mukaiset toimivaltaiset viranomaiset - yhdeksän ELY-keskusta ja 26 kunnallista viranomaista - päättävät, miten joukkoliikenne niiden alueella järjestetään. Jos viranomainen katsoo, että alueen joukkoliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luetettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomaisen päätöksen siitä, että joukkoliikennepalvelut järjestetään PSA:n mukaisesti kilpailuttamalla.

Joukkoliikennepalvelut voidaan kilpailuttaa joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti niin sanotulla bruttomallilla. Bruttomalli erilaisine sovelluksineen on käytössä pääosassa kaupunkien paikallisliikennettä ja kuntien sisäisessä liikenteessä ja reittipohjaista käyttöoikeussopimusta käytetään ELY-keskusten järjestämässä liikenteessä.

Joukkoliikennelaisissa alalle tulon edellytyksenä on joukkoliikennelupa tai yhteisön liikennelupa. Alalle tuloa koskeva lupasääntely perustuu pitkälti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Markkinaehtoisesti toimivan reittiliikenteen ja kutsujoukkoliikenteen harjoittaminen edellyttää lisäksi reittiliikennelupaa tai kutsujoukkoliikennelupaa. Palvelusopimusasetuksen mukaista julkisesti tuettua liikennettä harjoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen perusteella.

Joukkoliikennelupien määrää ei ole rajoitettu, vaan lupa myönnetään kaikille lain edellytykset täyttävälle hakijoille. Joukkoliikennelakiin sisältyy 10 vuoden siirtymäaika vanhoille linja-lii-

kenneluvulle. Lain voimaantulon yhteydessä linjaliikenneluvat muutettiin siirtymäajan sopimuksiksi, jotka päättyvät vuosien 2014 ja 2019 välillä. Ensimmäiset siirtymäajan sopimukset päättyivät kesäkuussa 2014.

Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että viranomainen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun tai rajoita tarjonnan määrää. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan kuitenkin rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen.

Julkisen henkilöliikenteen järjestäminen ei ole lakisääteinen tehtävä, vaan se on vapaaehtoista. Jos toimivaltainen viranomainen kuitenkin haluaa tarjota ja järjestää julkista henkilöliikennettä, on noudatettava EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007/EU) säännöksiä sekä Suomen kansallista lainsäädäntöä.

Valtio tukee joukkoliikenteen liikennepalveluiden järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista vuosittain noin 85 miljoonalla eurolla. ELY-keskukset rahoittavat maaseudun peruspalveluluonteista linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa joukkoliikennettä (noin 34 miljoonaa euroa/vuosi). Lisäksi ne hankkivat alueensa liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla, joiden rahoitukseen kunnat voivat osallistua. ELY-keskusten myöntämän tuen perusteet määritellään valtioneuvoston asetuksessa joukkoliikenneavustuksista. Joukkoliikenteen tuella kompensoidaan myös seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hintavelvoitetta liikenteessä, jota liikennöidään siirtymäajan sopimuksilla.

Valtio avustaa 9,75 miljoonan euron määrärahalta Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen joukkoliikennettä edellyttäen, että rahoitus nostaa seutujen joukkoliikenteen palvelutasoa ja siten lisää joukkoliikenteen käyttöä ja markkinaosuutta sekä parantaa sen kilpailukykyä. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että valtion rahoitus on kytketty MAL-aiesopimuksessa sovituihin kehittämistoimiin, joilla voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Valtio avustaa suuria kaupunkiseutuja enintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Valtio avustaa lisäksi keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä yhteensä 8 miljoonan euron määrärahalta edellyttäen, että ne ovat laatineet aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisesta ja että ne osallistuvat vähintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus myöntää joukkoliikenneluvat ja valvoo vuosittain, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Kyseisellä ELY-keskuksella on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada joukkoliikenneluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä sekä yrityksen toimitusjohtajaa ja vastuunalaisia yhtiömiehiä koskevat välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella on lisäksi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada poliisilta, Verohallinnolta, Tullilta, työsuojeluhallinnolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta välttämättömät tiedot joukkoliikenneluvan haltijoita koskevista yritys-tarkastuksista ja joukkoliikenneluvan myöntämisen edellytysten täyttymisen arvioimiseksi välttämättömät muut tiedot.

Tilanne muuttuu 1.7.2018 alkaen, jolloin tulee voimaan laki liikenteen palveluista (HE 161/2016 vp; laki 320/2017) ja joukkoliikennelaki kumoutuu. Julkisen henkilöliikenteen järjestyksen osalta muutos keventää hallinnollista taakkaa ja lisää joustavuutta. Jatkossakin voitaisiin henkilöliikennepalveluiden tuottamista ohjata asettamalla EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisia yksinoikeuksia.

Lentoliikenne ja lentoasemat

Liikennevirasto voi asettaa julkisen palveluvelvoitteen lentoliikenteen ostamiseksi paikkakunnille, joilta matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Säännöllisen lentoliikenteen ostolla turvataan erityisesti elinkeinoelämälle tarpeellisia yhteyksiä. Myös paikalliset ja alueelliset tahot ovat osallistuneet lentoliikenteen ostamiseen. Liikennevirasto sekä Savonlinnan kaupunki ovat kilpailuttaneet reitin Helsinki-Savonlinna ja reittilennot ovat voimassa vuosina 2018-2020. Liikennevirasto ja Savonlinnan kaupunki maksavat puolet kustannuksista eli kumpikin noin 1,1 miljoonaa (1.095.678,33) euroa/vuosi.

Eduskunnan myöntämän 50 000 euron määrärahan johdosta Liikennevirasto asetti vuonna 2017 Enontekiön kunnalle julkisen palvelun velvoitteen väliaikaisen lentoliikennedyhteyden luomiseksi Helsingin ja Enontekiön väliseen säännölliseen lentoliikenteeseen ajalle 19.2.2017-23.3.2017. Enontekiön kunnan pyynnön johdosta ja koska kolmen vuoden siirtomäärärahasta oli osa käyttämättä, Liikennevirasto asetti ajalle 3.3.2018-14.4.2018 vastaavanlaisen julkisen palvelun velvoitteen Enontekiön liikenteen turvaamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt valtionavustusta lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon. Määrärahaa voidaan käyttää Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentoasemien toiminta- ja investointimenoihin. Vuosittainen määräraha on ollut 1 miljoonaa euroa. Kohteina ovat olleet eri vuosina Seinäjoki ja Mikkeli sekä vuonna 2016 myös Lappeenranta. Valtionavustusta on myönnetty Finavian ulkopuolisille lentoasemille EU:n valtionavustusta koskevien suuntaviivojen mukaisesti (EU 2014/C99/03).

Liikkumisen ohjaus

Liikennevirasto on myöntänyt avustuksia järjestöille ja kunnille liikkumisen ohjaukseen 900 000 euroa/vuosi. Valtion talousarvioon sisällytetyllä liikkumisen ohjauksen määrärahalla myötävaikutetaan joukkoliikenteen ohella myös kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla. Keinoina ovat muun muassa informaatio-ohjaus, markkinointi ja palvelujen kehittämisen tukeminen.

2.2 Maakuntaudistus

Hallituksen esityksessä (HE 15/2017 vp) ehdotetaan säädettäväksi maakuntalaki, laki sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä niiden yhteinen voimaannolaki. Esitykseen sisältyy ehdotus maakuntajakolaiksi, maakuntien rahoituslaiksi sekä ehdotukset kuntien rahoitusta koskevan lainsäädännön, verolainsäädännön, maakuntien ja kuntien henkilöstöä koskevan lainsäädännön, vaalilainsäädännön, eräiden yleishallintoa koskevien lakien muuttamiseksi sekä uudistusten edellyttämät muutokset muuhun lainsäädäntöön.

Maakunta olisi lakiehdotuksen mukaan julkisoikeudellinen yhteisö, jolla on alueellaan itsehallinto. Maakuntia olisi Manner-Suomessa 18. Maakunnalla olisi maakuntavaltuusto, maakuntahallitus ja tarkastuslautakunta. Muista toimieliimistä maakunta päättäisi itse. Maakunnille siir-

tyisi niille lailla säädettävät tehtävät 1.1.2020 alkaen. Maakunnille siirtyy tehtäviä ELY-keskuksista, TE-toimistoista, aluehallintovirastoista, maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista.

Maakuntalakiehdotuksessa olevat liikennetehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa säädetään liikennealan tehtävistä, jotka koskevat kaikille maakunnille siirtyviä tehtäviä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen järjestämisestä. Nämä tehtävät olisivat maakunnille vapaaehtoisia, ne voisivat ottaa halutessaan tehtävät hoitaakseen.

Pykälän 14 kohta on maakunnalle siirtyvistä tehtävistä kattavin ja sen mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat:

- liikennejärjestelmän toimivuus;
- liikenneturvallisuus;
- tie- ja liikenneolot;
- alueellinen tienpito;
- maankäytön yhteistyö; sekä
- toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Maakunnan tehtävänä olisi vastata liikennejärjestelmän toimivuudesta. Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Laajasti ottaen liikennejärjestelmään sisältyvät myös liikennetieto ja liikennepalvelut, joilla tarkoitetaan muun muassa liikenteen palveluista annetun lain 1 §:ssä määriteltyjä palveluita (kuljetuspalvelut, välittämispalvelut, liikennepalvelut, liikkumispalvelut, yhdistämispalvelut). Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän yhtenä tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi olisi tärkeää huolehtia laaja-alaisesta yhteistyöstä valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Erityisen tärkeää olisi yhteen sovittaa eri liikennemuotojen (tie, rata, vesi, lentoliikenne) ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet.

Liikennejärjestelmän toimivuus sisältää liikennejärjestelmäsuunnittelua, tarveselvityksiä ja esisuunnittelua sekä suunnittelun yhteensovittamista maakunnan muun suunnittelun sekä kuntien ja valtion suunnittelun kanssa. Toiminta koskee periaatteessa myös liikenteen ohjausta, nopeusrajoituksia ja tienpidon lupia, mutta koska väyläomaisuuden omistajuus on valtiolla, tulisi näistä tehtävistä sopia erikseen. Tähän kuuluvat myös liikenneturvallisuustehtävät, jotka liittyvät kaikkien toimintaa. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Maakunnilla olisi keskeinen rooli maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa erityisesti tieliikenteen kokonaisuuden osalta, sillä maanteiden tienpitotehtävät hoidettaisiin maakuntien muodostamilla tienpitoalueilla. Liikennejärjestelmäsuunnittelua toteutettaisiin 18 maakunnassa ja maakunnilla olisi vahva koordinoiva tehtäväkuva. Maakunta vastaisi suunnittelu-prosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, yli-maakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Maakunnat voivat hoitaa lisäksi julkiseen henkilöliikenteen suunnitteluun, yksityisteihin, saaristolienteeseen ja liikkumisen ohjaukseen ja lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään myös osana liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Alueiden kehittämisestä annetun lain 17 § velvoittaa maakuntien liitot käynnistämään liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin ja johtamaan siihen liittyvää yhteistyötä. Tämä sekä ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu siirtyisivät osaltaan uusien maakuntien tehtäväksi. Liikennevirasto osallistuisi maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun maanteiden, ratojen sekä vesiväylien näkökulmista. Liikennevirasto väyläverkon omistajan roolissa osallistuu maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimii lausunnonantajana. Nykyisin ELY-keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua maakunnalliseen ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti henkilöliikenteen liikennepalveluiden näkökulmasta.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja suunnittelun kannalta on tärkeää tehdä laaja-alaista yhteistyötä julkisten toimijoiden, elinkeinoelämän, järjestöjen ja muiden sidosryhmien kesken. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja kuluttavat ja niiden yhteensovittaminen sekä sovitettava se yhteen maakunnan strategian ja maakuntaohjelmatyön kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmä-suunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua. Liikennejärjestelmän toimivuus pyritään varmistamaan laatimalla maakunnan tai ylimaa-kunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja eri teemoja tai yhteysvälejä koskevia selvityksiä. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Alueellinen tienpito

Alueellisella tienpidolla varmistetaan maakuntalain perustelujen mukaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tierakenteiden ja siltojen säilyminen. Maantielain nykyisen määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämies-agentti -sopimukset), koska valtio toimisi edelleen koko tieverkoston omistajana.

Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin yksittäisen maakunnan tai tiepidosta vastaavan maakunnan kanssa alueellisen tieverkon kunnossa- ja ylläpidosta sekä mahdollisista alueurakoista (esimerkiksi kilpailutus ja töiden valvonta sekä maakunnan alueella olevan valtakunnan verkon osan kunnossapito) ja muista tienpitoa koskevista tehtävistä. Näistä asioista säädettäisiin tarkemmin maantielaissa.

Tie- ja liikenneolojen osalta tehtävään kuuluisivat toimintaympäristön seuranta sekä tiestö- ja liikennetietojen ylläpito ja seuranta. Maakunnan tulisi joko yksin tai yhteistyössä muiden maa-

kuntien kanssa tuottaa tietoja liikennemääristä, asukkaiden ja elinkeinoelämäntarpeista valtakunnalliseen tietojärjestelmään. Nämä tiedot tukisivat maakuntastrategian ja julkisen talouden suunnitelman laatimista sekä tarvittavien investointien valmistelua ja palvelutason määrittelyä.

Valtionavustustehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaan maakunta voisi hoitaa yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtäviä.

Yksityisteiden tienpito on teosakkaiden vastuulla. Teosakkaat määrittelevät tarvitsemansa tienpitotason ja rahoittavat sen itse. Tiekunnat ovat velvollisia ylläpitämään liittymät, jolla yksityistie liittyy maantiehen. Valtio ja kunnat voivat nykyisin antaa avustuksia eri tienpitotarkoituksiin. Valtionavustusmäärärahaa käytetään nykyisin yksityisten teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Maakunta hoitaisi yksityisteiden valtionavustustehtäviä. Maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus voitaisiin toteuttaa painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityistieihin kohdistuvat tarpeet. Asiasta säädettäisiin tarkemmin yksityistielaisissa, ja sitä koskeva hallituksen esitys annetaan erikseen. Yksityistielain kokonaisuudistus on eduskunnan käsiteltävänä (HE 147/2017 vp).

Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen ja liikkumistapoihin edistämällä kävelyä ja pyöräilyä. Liikkumisen ohjaukseen on nykyisin osoitettu vuosittain määräraha 900 000 euroa valtion budjetista ja määrärahalla on rahoitettu kuntien ja yhteisöjen eri hankkeita. Maakunta voisi toteuttaa liikkumisen ohjausta joko yksin tai yhteistyössä muiden maakuntien kanssa.

Julkinen henkilöliikenne

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa säänneltäisiin liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä tieliikenteen osalta, lukuun ottamatta liikenteen palveluista annettussa laissa tarkoitettuja kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialuetta ja näiden alueiden liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Tällaisia julkisesta henkilöliikenteestä vastaavia toimivaltaisia kunnallisia viranomaisia olisivat muun muassa Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Lappeenranta, Rovaniemi ja Salo omalla alueellaan sekä seudullisia viranomaisia ovat muun muassa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Hämeenlinnan kaupunki, Joensuun kaupunki, Kuopion kaupunki ja Lahden kaupunki. Yhteensä viranomaisia on 14 kunnallista ja 12 seudullista viranomaista, jotka jatkavat toimintaansa entisellä tavalla, elleivät toisin päätä.

Rautatieliikenne päätettiin lisätä maakuntien toimivaltaan syksyllä 2017. Asiaa koskeva Valtiovarainministeriön vastine toimitettiin eduskunnan hallintovaliokunnalle 8.12.2017. Maakuntien toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä täydentäisi liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallista toimivaltaa. Liikenne- ja viestintäministeriö määritteli tulevissa kilpailutuksissa käyttöoikeussopimuksissa valtakunnalliset yhteydet, mikä lähtökohtaisesti vastaisi pitkälti nykyistä junaliikennetarjontaa. Tarkoituksena olisi, että maakunnat voisivat halutessaan hankkia alueensa sisällä esimerkiksi hitaampia ja tiheimmin pysähtyviä junavuoroja, jotka palvelevat esimerkiksi maakunnan sisäistä työmatkaliikennettä. Lisäksi maakunnat voisivat hankkia yhteistyössä maakuntien välistä liikennettä. Alueellisen ja valtakunnallisen rautatieliikenteen yhteensovittaminen voitaisiin tehdä laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä määriteltävän valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Lentoliikenteen ostot ovat osa julkista henkilöliikennettä ja tehtävä siirtyisivät valtiolta (Liikennevirasto) maakunnille, mutta rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena. Lentoliikenteen ostojen tehtävien siirrolla Liikennevirastosta maakuntiin on vähäinen henkilöstövaikutus (0,5 htv).

Tarkoituksena myös olisi, että lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon myönnettyt valtionavustustehtävät siirtyisivät valtiolta (liikenne- ja viestintäministeriö) maakunnille. Maakunnat voisivat harkitessaan osoittaa tukea muille kuin Finavia Oyj:n lentoasema-verkkoon kuuluville lentopaikoille. Lentopaikkoja koskevan valtionavustustehtävän siirto ministeriöstä maakuntaan on vähäinen henkilöstövaikutus (0,5 htv).

Julkinen henkilöliikenne koskisi maakuntalakiehdotuksen mukaan tieliikennettä, rautatieliikennettä, lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä. Tieliikennettä koskevat julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät ja Merenkurkun laivaliikenteen palveluiden ostoliikenne siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikennevirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät (koskee muita kuin Finavia Oy:n kenttiä) liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Maakuntalaissa mahdollistetaan se, että maakunnat ottavat hoitaakseen julkisen henkilöliikenteen tehtävät, suunnittelun, järjestämisen ja mahdolliset ostopalvelut. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoitettaviin tehtäviin muilta osin paitsi lentoliikenteen ostot, Merenkurkun liikenne ja valtionavustustehtävät.

Maakunnat voivat halutessaan hoitaa ja vastata maakunnan liikennepalveluiden kehittämisestä ja järjestämisestä kokonaisvaltaisesti. Tulevaisuudessa perinteisen julkisen henkilöliikenteen rinnalle syntyy uusia, tietoon perustuvia liikkumispalveluita ja digitaalisia tapoja jakaa ja yhdistellä nykyistä tarjontaa uudella asiakkaita paremmin palvelevilla tavoilla.

Saaristoliikenteen järjestäminen

Laki saariston kehittämisen edistämisestä (494/1981) sääntelee saariston kiinteän asutuksen mahdollisuuksia toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin. Lain 5 §:n mukaan ”valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään tarpeelliset liikenne ja kuljetuspalvelut ja että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset”.

Aikaisemmin kuljetusten järjestämisestä vastasi Merenkululaitos, mutta ELY-keskusten perustamisen jälkeen vuodesta 2010 lähtien järjestämisvastuu on ollut niillä. Varsinais-Suomen ELY -keskus kilpailuttaa ja avustaa keskitetysti liikennettä Sipoon, Raaseporin, osittain Inkoon ja Loviisan saaristoissa sekä Saariston Rengasteillä. Avustetulla saaristoliikenteellä tarkoitetaan sellaista yksityisen liikenteenharjoittajan vesiteitse merikelpoisella aluksella hoitamaa säännöllistä liikennettä, joka palvelee saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä sellaisilla saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole muuta säännöllistä liikennettä tai tiyhteyksiä.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen liikennöinnistä on tehty monivuotiset sopimukset eri alueille. Suurin osa voimassa olevista sopimuksista päättyy vuonna 2023.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan maakunta voi huolehtia saaristoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä. Maakunta vastaisi saariston yhteysalusliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä yksityisteiden losseja ja lauttapaikkoja koskevista avustustehtävistä. Nämä tehtävät siirtyisivät maakunnalle ELY-keskusten liikennevastuualueelta, jossa tehtävää on hoidettu yhteysalusliikenteen osalta keskitetysti Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta. Maakunnat voisivat hoitaa tehtävää joko itsenäisesti tai yhdessä muiden maakuntien kanssa.

2.3 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö

Suomalainen yhdyskuntarakenne eroaa useimmista muista Euroopan maista. Suomi on pinta-alaltaan laaja ja harvaan asuttu maa, joten tieverkon tiheys on alhaisempi kuin monissa muissa maissa (0,31 km/km²). Maanteiden merkitys on kuitenkin merkittävä elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta, sillä rautatie- ja lentoasemaverkosto eivät kata koko maan tarpeita.

Seuraavat liikennetehtävien jakoa valtionhallinnossa Pohjoismaissa koskevat tarkastelut perustuvat Liikenneviraston tilaamaan taustaselvitykseen ”Liikennetehtävät valtion aluehallinnossa ja maakuntahallinnossa Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa”, jonka on laatinut Peter Molin, Ramboll Finland Oy (5.2.2016).

2.2.1 Ruotsi

Suomalaisia oloja lähimpänä on Ruotsi, jossa tieverkosto koostuu Suomen tavoin valtion teistä, kunnallisista teistä ja kaduista sekä yksityisteistä, joista osa saa valtionapua. Ruotsissa valtionapua on kuitenkin saatavilla huomattavasti enemmän. Ruotsissa maanteitä sääntelee tielaki (Väglag).

Valtion tiehallinto Trafikverket vastaa valtion tieverkostosta. Käytännössä valtion tieverkko ulottuu syvemmälle kaupunkeihin ja kuntiin kuin Suomessa, sillä myös isommissa kaupungeissa pääväylät ovat usein valtion teitä. Trafikverketillä ei ole tieliikenteen sektorivastuuta ja se on muodollisesti luopunut myös alueorganisaatiostaan, mutta sillä on edelleen kuusi aluejohtajaa, jotka ovat virallisestikin alueellisia tienpitoviranomaisia. Trafikverket vastaa kansallisista pääväylistä, kuten Eurooppateistä. Lisäksi valtion alemman tieverkon hankkeiden rahoitus, fyysinen suunnittelu ja toteuttaminen ovat Trafikverketillä. Hankkeet priorisoidaan yhteistyössä lääninhallituksen kanssa, mikäli rahoitus ei ole riittävää. Trafikverketin henkilöstömäärä on noin 6200.

Ruotsissa on jo vuodesta 1862 ollut maakuntia, joiden valtuustot valitaan suoralla kansanäänestyksellä. Nykyään maassa on 20 maakuntaa (landsting), joista kahdeksalla (region) on laajennettu vastuualue. Regionien laajennettu vastuu liittyy alueelliseen kestävään kehitykseen ja kasvuun sekä myös alueellisiin liikenneinfrastruktuurisuunnitelmiin eli alueellisen liikenneverkon kehittämisen. Muita maakuntien tehtäviä ovat vastuu terveydenhuollosta, paikallisliikenteestä sekä maakuntakaavoituksesta.

Ruotsissa on lisäksi 21 lääninhallitusta, jotka edustavat valtiota ja valvovat valtion etua aluetasolla. Lääninhallitukset muun muassa seuraavat valtion päätösten täytäntöönpanoa alueellisesti ja edistävät alueiden kehittymistä. Lääninhallitukset perustuvat samaan, alun perin vuoden 1634 lakiin, johon Suomenkin aiemmat lääninhallitukset perustuivat. Lääninhallituksella on alueellinen suunnitteluvastuu eli lääninhallitus priorisoi valtion alemman tieverkon hankkeet alueellaan, kuten edellä on mainittu.

Ruotsissa on tällä hetkellä 290 kuntaa. Vuosien 1962 ja 1974 välillä kuntien määrää supistettiin noin 1000:sta 278:aan. Tämän jälkeen on tapahtunut joitain kuntajakoja, jotka ovat johtaneet tämän päivän lukumäärään. Kunnat vastaavat pääasiassa omista kaduistaan, mutta pääkadut voivat olla Trafikverketin vastuulla.

Ruotsissa on käynnissä projekti nimeltään "oikeat tienpitäjävastuut" (Rätt väghållaransvar (RÄV)), jossa Trafikverket yhteistyössä kuntien, maakuntien (landsting) ja Yksityisteiden tie-

yhdistyksen (Riksförbundet Enskilda Vägar) luo järkevämpää tienpitoa. Yhteisenä projektin tavoitteena on ollut saavuttaa oikea tienpitovastuu valtion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien välille, jotta saavutetaan kokonaistaloudellista tehokkuutta ja järkevämpää tienpitoa.

Ruotsi on laatinut kansallisen suunnitelman pitkän tähtäimen panostuksista liikenneverkkoon. Nykyinen suunnitelma on laadittu vuosille 2014–2025 (Nationell plan för transportsystemet), siitä päättää valtioneuvosto ja sen toteuttaa Trafikverket. Kokonaisuudessa panostetaan 522 miljardia kruunua (n. 56 miljardia EUR) kauden aikana. Tästä summasta 241 miljardia kruunua (n. 25,7 mrd. EUR) kohdennetaan teiden ja rautateiden hoitoon ja ylläpitoon. Loput 281 miljardia (n. 30 mrd. EUR) kruunua kohdennetaan infrastruktuurin kehittämiseen. Valtiollisen rahoituksen lisäksi toimenpiteitä rahoitetaan ruuhkamaksuilla ja muilla maksuilla noin 67 miljardilla kruunulla (n. 7,2 mrd. EUR) sekä yhteisrahoituksessa kuntien, alueiden ja yritysten kanssa 18 miljardilla kruunulla (n. 1,9 mrd. EUR). Maakunnat esittelevät omat alueelliset liikenneinfrastruktuuria koskevat suunnitelmansa samalle jaksolle 2014–2025. Suunnitelmat sisältävät maakuntien suunnittelemat investoinnit koskien muun muassa niiden osuuksia alueellisesta joukko-liikenteestä, yhteiskustannusosuuksia kansallisesta suunnitelmasta, teiden vaatimia toimenpiteitä sekä kevyenliikenteenväylien tarpeita. Valtioneuvosto päättää maakuntien taloudellisista kehyksistä.

Mahdollisista tienkäyttömaksuista ja niiden perimisestä päättää Ruotsin hallitus asiaa sääntelevän lain (Lag om infrastrukturavgifter på väg, 2014:52) puitteissa. Tällä hetkellä tienkäyttömaksuja peritään Ruotsin ja Tanskan välisellä Öresundin (Juutinrauman) sillalla sekä Ruotsin ja Norjan välisellä Svinesundin liittymällä. Kaupunkitullimaksujen perimisestä päättää Ruotsin eduskunta. Tällä hetkellä kaupunkitullimaksuja peritään säännöllisesti vain Tukholmassa ja Göteborgissa.

2.2.2 Norja

Norjan tieverkosto koostuu valtion teistä, maakuntien teistä, kuntien teistä ja kaduista sekä yksityisteistä. Norjassa panostetaan selvästi enemmän väyliin kokonaisuudessaan kuin Suomessa johtuen muun muassa nykyisen tieverkon tasosta sekä topografiasta ja maaperäolosuhteista. Norjassa maanteitä sääntelee laki teistä (Lov om vegar).

Valtion tiehallinto Statens vegvesen vastaa valtion tieverkostosta ja sillä on tieliikenteen sektorivastuu. Statens vegvesen muodostuu keskushallinnosta (Vegdirektoratet) ja viidestä tiepiiristä (region). Kukin tiepiiri kattaa useamman maakunnan ja ne vastaavat tiepiirinsä alueella valtion teistä sekä maakuntateistä maakuntien ohjauksessa. Statens vegvesenin kokonaishenkilömäärä on 7332. Tieasioissa rakentaminen ja kunnossapito ovat ulkoistettu, mutta melkein puolet valtion teiden suunnittelusta tehdään edelleen Statens vegvesenin keskushallinnossa ja tiepiirien tieosastoilla. Tiepiireissä (Region) on oma tieosastonsa kullekin maakunnalle ja lisäksi isoimmille hankkeille on oma projektiosasto. Lisäksi tiepiirissä on yhteisiä resursseja eli oma keskushallinto.

Norjassa on 19 maakuntaa (fylkeskommune) mukaan lukien Oslo, joka on samalla sekä maakunta että kunta. Maakunnat saavat liikenne-rahoituksensa valtiolta ja tietulleista, joista saadaan suoraan rahoitusta kyseisille liikennehankkeille yhteensä n. 8,1 mrd. NOK (n. 860 milj. EUR) vuodessa. Maakunnat keräävät myös maakuntaveroa, mutta veron suuruudesta päättää eduskunta ja veroa tasapainotetaan maakuntien kesken kehysrahoituksella. Vuonna 2010 hallintouudistuksessa siirrettiin valtiolta 17 200 km teitä ja 78 lauttayhteyttä maakunnille. Maakuntien tieverkko siis kasvoi noin 50 %. Teiden mukana myös rahoitus siirtyi maakuntiin ja noin 5,4 miljardia NOK (noin 557 milj. EUR) siirrettiin maakuntien kehysrahoitukseen ja 1 mrd. NOK (noin 105 milj. EUR) vapaaseen rahoitukseen. Kaudelle 2010–2014 myönnettyt varat olivat

lievästi laskevat ja vuonna 2014 maakunnille myönnettiin lisärahoitusta kunnossapitoon, sillä jo myönnetty rahoitus ei ollut riittänyt siirtyneen korjausvelan pitämiseen edes ennallaan.

Maakunnat päättävät itsenäisesti, miten maakunnan tieverkkoa kehitetään ja pidetään kunnossa, ja niissä on selkeästi panostettu uusinvestointien rahoitukseen osin kunnossapidon kustannuksella. Teiden osalta maakuntien toimintaa ohjaavat maakuntien laatimat strategiset suunnitelmat sekä budjetti, jotka toimivat tulostavoitteina maakuntateille. Maakunnat tilaavat maakuntateihin liittyvän tuotannon Statens vegvesenin tiepiiriltä. Tiepiirien tiejohtajat vastaavat puolestaan siitä, että maakuntien asettamille tehtäville ja tavoitteille on käytettävissä tarpeelliset resurssit. Tiepiirien toimintaa maakuntateiden osalta ohjaavat erilaiset suunnitelmat, sopimukset ja budjetit. Tieinvestointien ja kunnossapidon osalta vastuu onkin jaettu niin, että maakunnat päättävät, mihin panostetaan, ja tiepiirit päättävät, miten panostus käytännössä toteutetaan. Vuoden 2010 muutosta ei nähdä suurena käytännön tasolla Norjassa. Tämä johtunee siitä, että tiepiirit hallinnoivat maakuntateitä osittain kuten ennen. Haasteita kuitenkin on: tiepiirin johtaja raportoi sekä Statens vegvesenille että maakuntahallinnolle, tiepiirin alueella olevilla maakunnilla voi olla erisuuntaiset tavoitteet ja rahoituksesta kilpailevat myös muut maakuntien tehtävät.

Norjassa on myös yhteensä 428 kuntaa. Kussakin maakunnassa, pois lukien Oslo, on 14–24 kuntaa. Kunnan vastuulla on, kuten Suomessakin, peruskoulutus, terveydenhoito, kaavoitus ja tekniset palvelut mukaan lukien kunnalliset tiet ja kadut. Kuntien määrä on selvästi Suomea suurempi ja Norjassa on vuonna 2014 käynnistetty ohjelma kuntien määrän vähentämiseksi. Ohjelman käytännön tulokset ovat toistaiseksi vähäiset.

Norjassa on myös perustettu uusi valtiollinen tieyhtiö (Vegselskap), jonka tarkoituksena on pääosin vastata suuremmista investointihankkeista sekä näiden kunnossapidosta Norjan TEN-T verkolla. Yhtiö saa rahoituksensa suoraan valtiolta sekä tulevista tietulleista. Lisäksi yhtiö voi saada valtiolta lainaa. Lisäksi Norjassa käynnistellään uudestaan Public Private Partnership -hankkeita (PPP).

Norjan tieverkostoa rahoitetaan sekä suoraan valtion varoilla, että tietullimaksuilla. Maassa on tällä hetkellä käytössä noin 210 aktiivista tietullipistettä, joilla peritään kyseisiä maksuja. Tietullimaksut ovat Norjassa luonteeltaan veroihin rinnastettavia suorituksia, joita kerätään pääosin yksityisiltä kansalaisilta käyttöperusteisesti. Vertailukohtana voidaan mainita tältä osin Ranska, sillä Norjan tietullijärjestelmä vastaa hyvin paljon Ranskan tietullijärjestelmää. Tietullimaksuja maksetaan Norjassa tavanomaisesti vähintään siihen asti, kunnes kyseisen tien rakennuskustannukset on täysin katettu.

2.2.3 Tanska

Tanskan tieverkosto koostuu valtion teistä, kuntien teistä ja kaduista sekä yksityisteistä. Tieverkon laajuus on luonnollisesti kokonaisuudessaan pienempi kuin muissa Pohjoismaissa, mutta tiheydeltään tieverkko on selkeästi Pohjoismaiden suurin ja noin puolet liikennesuoritteesta Tanskassa on valtion teillä. Tanskassa maanteitä sääntelee yleistielaki (Lov om offentlige veje).

Valtion tiehallinto Vejdirektoratet vastaa valtion tieverkosta eli käytännössä moottoriteistä ja muista pääteistä, kansainvälisesti tärkeistä teistä ja teistä, jotka yhdistävät Tanskan eri maanosia. Kaikki muut tiet ovat kuntien vastuulla. Vejdirektoratetillä on selkeä tieliikenteen sektori-vastuu ja sen kokonaishenkilömäärä on noin 820. Tanskassa hallinnolla on muutoinkin sektori-vastuut paitsi Transportstyrelsenillä, joka vastaa tie-, rata- ja ilmaliikenteen sääntelystä. Tanskassa on myös erikseen liikenteen turvallisuusvirasto. Vuoden 2007 muutoksen perua ovat

myös Vejdirektoratetin alueelliset tiekeskukset (vejcenter), joita on kuusi. Näiden tarkoituksena on palvella alueellisia tarpeita, muun muassa yhteistyötä kuntien kanssa. Tiekeskukset vastaavat myös päivittäisen hoidon valvonnasta.

Vuoden 2007 kuntauudistus toi mukanaan mittavat kuntaliitokset ja kuntia Tanskassa on nykyään 98 entisen 271 sijaan. Uudistuksessa suurin osa (80 %) läänien (amt) teistä siirrettiin kuntien vastuulle. Vaikka kunnat saivat vastuulleen huomattavasti lisää teitä ja katuja, liikennesuorite keskittyy valtion tieverkolle. Uudistuksella lakkautettiin samalla 14 läänää (amt) ja niitä korvaamaan perustettiin viisi aluetta (regioner), joiden vastuulla on muun muassa terveydenhuolto, alueellinen kehitys ja joukkoliikenne sekä osa sosiaalitoimesta. Alueilla ei ole roolia tienpidossa. Kolmitasoisesta hallinnosta kaksitasoiseen siirtymistä perusteltiin hallinnon yksinkertaistamisella ja kansallisten pääyhteyksien kehittämisen varmistamisella.

Tanskan valtion teiden rahoitus perustuu valtion budjettiin, mutta Norjasta ja Ruotsista poiketen Tanskassa sekä hallitus- että oppositio puolueet ovat sopineet yhteisesti panostuksista liikenneverkkoon. Tämä sopimus on tehty noin 5 vuoden tähtämellä.

Tanskan tieverkosto on suurimmaksi osaksi maksutta kaikkien tahojen käytettävissä. Poikkeuksia yllä mainitusta ovat joidenkin siltojen, kuten Ison-Beltin (Storebælt) sillan ja Juutinrauman (Øresund) siltojen käyttö, sillä näiden siltojen käyttäjiltä peritään erillistä käyttömaksua. Siltoja hallinnoivat yhtiöt ovat osa suurempaa Sund og Bælt -nimistä konsernia. Tämä konserni on tytäryhtiöinen Tanskan erityislainsäädännön alainen.

Sillankäyttömaksut perustuvat siihen, että molempien siltojen käyttäjiltä peritään käyttömaksu aina, kun käyttäjä ylittää sillan. Käyttömaksu ei ole luonteeltaan täysin kiinteä. Käyttömaksuja saatetaan nimittäin ajoittain laskea esimerkiksi tiettyjen alennusten ja kampanjoiden ajaksi, jolloin siltojen käyttömaksut ovat normaalia alhaisempia. Sillankäyttömaksujen tasot vaihtelevat riippuen siitä, onko kyseessä yksityishenkilön vai yrityksen käyttöön rekisteröity ajoneuvo. Lisäksi maksuihin vaikuttaa vuodenaika, vuorokaudenaika sekä tehtyjen matkojen määrä.

2.4 Nykytilan arviointi

Maantieläki

Maailmassa ja suomalaisessa yhteiskunnassa tapahtuva kehitys haastaa uusiin toimiin. Toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset vaikuttavat liikenteen ja liikennejärjestelmien suunnitteluun. Näitä muutoksia ovat muun muassa liikkumisen murros, aluerakenteen erilaistuminen, kaupunkiseutujen kasvu ja kaupungistuminen, väestömuutokset, ilmasto- ja energiakäytön muutokset, kestävä kehitysperiaatteet, digitalisaatio ja automaatio, uudet liikenteen palvelut sekä muutokset hallintorakenteissa. Näillä kehityssuunnilla on pitkäaikaisia vaikutuksia Suomen menestymiseen. Maantieverkon edellytetään vastaavan erilaisiin tarpeisiin niin matkojen kuin kuljetustenkin osalta. Toisaalta myös vaatimukset liikennejärjestelmän palvelutasoon ovat lisääntyneet.

Maanteiden kunnossapidosta käydään vilkasta keskustelua. Yksi keskusteluissa esiin nouseva teema on tienpidon laadunvalvonta sekä yleisesti perusväylänpidon rahoituksen riittävyys. Myös maantielain sääntelyä on tarkasteltava uudelleen tämä keskustelu huomioiden.

Maantielain kirjauksia tienpitäjistä, tienpitoviranomaisesta ja viranomaistehtävien hoitamisesta laajemminkin on tarkasteltava uudelleen maakuntauudistuksessa tehdyistä linjauksista johtuen. Hallitus on myös linjannut, että liikenneverkon yhtenäisyydestä huolehditaan ja maantieverkon

omistajuus säilyy edelleen valtiolla. On tarpeen määrittää maakuntien rooli maanteiden alueellisessa tienpidossa sekä maanteiden omistajan valtion ja sen liikennehallinnon rooli suhteessa maakuntiin maantielakia koskevien liikennetehtävien hoitamisen osalta. Maantielakiin on kirjattava eri toimijoiden välinen työnjako ja vastuut uudessa tilanteessa.

Valtion maantieverkon omistajuuden ja valtakunnallisesti kestäväns tienpidon kannalta tehtävien kokoaminen ylimaakunnalliseksi yhteistyöksi sekä erillisrahoitus ovat ainoa tapa säilyttää tieverkko ja palvelutaso yhtenäisenä eri puolilla maata. Alueellisen tienpidon tehtävät rahoitettaisiin niin sanottuna erillisrahoituksena liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta. Erillisrahoituksesta ja sen kohdistamisesta on tarpeen ottaa perussäännökset maantielakiin.

Vuosien ajan tienpidon tuottavuutta on parannettu organisaatorakennetta tehostamalla ja toimintoja keskittämällä. Viimeksi vuoden 2016 alussa käynnistettiin hankinta-alue toiminta vastauksena ELY-keskusten yt-prosessissa asetettuihin vaatimuksiin. Nykyisten keskittämisten hyötyjen säilyttäminen on tärkeää, ja tehtävien koonnista on siksi tarpeen säätää maantielaisissa.

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaiset alueellisen tienpidon tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti. Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin tienpitoalueen maakuntien kanssa kaikkien alueen hoidossa olevien maakuntien tienpidosta. Sopimusmenettelystä ja sopimusten sisällöstä sekä valtion liikennehallinnon roolista maantieverkon omistajan edustajana suhteessa maakuntiin on tarpeen säätää tarkemmin maantielaisissa.

Suurin osa ELY-keskusten liikennevastuun alueen henkilöstöstä siirtyy uudistuksen toteutumisen myötä maakuntien palvelukseen. Henkilöstön asemasta, vireillä olevien asioiden käsittelystä lain voimaan tullessa, olemassa olevien tienpidon palvelusopimusten siirrosta sekä muista mahdollisesti tarpeellisista siirtymäsäännöksistä on tarpeen sisällyttää säännökset samaan lakiin, jossa tehdään varsinaiset sisällölliset muutokset.

Nykyisin ei ole olemassa sääntelyä liikennejärjestelmäsunnittelun sisällöstä ja menettelyta voista. Maantie- ja ratalaisissa on edellytetty, että väyläratkaisujen on perustuttava liikennejärjestelmäsunnitteluun. Valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin tai valtioneuvoston aluekehityspäätökseen rinnastuvia valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevia linjauksia ei nykyisin ole. Maakuntien ja valtion välisen yhteistyön taustalla olisi tärkeää olla avoimesti valmistellut pitkän tähtäimen valtakunnalliset liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja linjaukset, joilla voitaisiin osaltaan edistää yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille. Linjaukset ja niihin käytettävissä oleva rahoitus tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmän palvelutasosta ja kehittämisestä maakuntien, kuntien, elinkeinoelämän ja muiden käyttöön. Liikennejärjestelmäsunnittelusta ja toimijoiden rooleista sekä uutena asiana valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsunnittelusta olisi selkeyden vuoksi tärkeää säätää lailla.

Maantien palvelutason määrittämisen kannalta on tärkeää säätää maanteiden luokituksista, jotta se vastaisi asiakastarpeita ja tarjoaisi käyttäjille yhtenäisyyttä liikenneolosuhteissa. Liikennejärjestelmäsunnittelussa, kaavoituksessa ja investointien suunnittelussa matkojen ja kuljetusten palvelutasoa määrittäessä on noudatettu epävirallista luokittelua valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon ja muuhun päätieverkkoon. Pääteillä tarkoitetaan valta- ja kantateitä. Maanteiden luokittelusta ja siihen liittyvästä palvelusajattelusta on hyviä kokemuksia ja olisi tärkeä saada siihen lainsäädännön antama tuki. Verkon luokittelun ja laissa määritellyn palvelutason ei kuitenkaan tulisi yksin olla valtakunnallisten investointien priorisointiperuste, vaan kohteiden tärkeyden tulisi määräytyä tarpeiden ja palvelusopuutteiden perusteella. Verkollisen aseman tulisi olla tärkeä suunnitteluperuste, mikä ohjaisi sekä tavoitteiden asettamista että ratkaisu- ja suunnitteluperiaatteita.

Pääteiden runkoverkon osalta palvelutason olisi oltava muuta verkkoa korkeampi johtuen sen liikenteellisestä merkittävydestä. Tasainen matkanopeus ja matka-ajan ennakoitavuus ovat tärkeitä pitkän matkan liikkujille sekä ammattiliikenteelle. Erityisesti raskaan liikenteen kannalta nopeusrajoitusten muutoksista ja liittymistä johtuvat jarrutukset ja kiihdytykset ovat ongelmallisia. Ammattiliikenteelle tulisi tarjota turvallinen työympäristö liikenteessä sekä tasalaatuinen ja yhtäläinen kunnossapidon taso, jotka mahdollistaisivat liikkujille tasaisen ja turvallisen matkanopeuden.

Nykyisin suunnittelutarpeista ja -kohteista päätetään ELY-keskusten ja Liikenneviraston yhteistyössä. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Valtakunnallisen yhtenäisyyden ja suunnittelurahoituksen tehokkaan kohdistamisen varmistamiseksi olisi myös uudessa tilanteessa tienpidon tehtävien hoitamisen siirtyessä maakunnille perusteltua säilyttää vastaavanlainen yhteistyöhön perustuva toimintamalli, jossa Liikennevirasto huolehtii valtakunnallisen yhtenäisyyden toteutumisesta. Suunnitteluperusteiden käyttäminen tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana olisi tärkeää jatkossakin. Siksi olisi selkeyden sekä käytännön jatkuvuuden turvaamisen kannalta tarkoituksenmukaista lisätä maantielakiin suunnitteluperusteita koskevat tarpeelliset säännökset. Samoin hankearvioinnista olisi tärkeää säätää lailla, jotta hankkeiden arvioinnin vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys toteutuisivat valtakunnallisesti yhtenäisesti.

Nykyisin maantielaissa säädetään tietyistä maantieverkon kehittämistä ja kunnossapitoa sekä maantien rakentamista koskevista vaatimuksista. Vaatimukset olisi tarkoituksenmukaista koota yhteen pykälään. Lisäksi digitalisaatiokehityksen ja liikenteen automaation edistämiseksi olisi tärkeää säätää maanteihin ja tienpitoon liittyvien tietojen saatavuudesta sekä maanteiden ja muun liikenneverkon sekä digitaalisen infrastruktuurin yhteentoimivuudesta.

Ajantasaisia liikennetietoja sekä liikenteen automaation mahdollistamia palveluita tulisi voida tarjota tienkäyttäjille. Keli- ja liikennetiedot tarkoittavat muun muassa tietoja häiriöistä, ajokeleistä ja sen ennusteesta, liikenteen sujuvuudesta ja ruuhkista sekä kelirikon aiheuttamista painorajoituksista. Ajantasaiset liikennetiedot parantavat liikenteen turvallisuutta ja mahdollistavat muun muassa matka- ja kuljetusaikojen paremman ennakoinnin. Tieliikenteen automaation lisääntyminen etenee nopeasti, ja markkinoille tulevissa uusissa autoissa on jatkuvasti enemmän edistyneitä kuljettajaa avustavia sähköisiä järjestelmiä. Automaatiokehitys on tärkeää huomioida maanteiden tienpidossa sekä sitä koskevissa säädöksissä ja järjestelyissä.

Toisin kuin esimerkiksi rautatiejärjestelmän osalta, maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytettyjen kirjausten kautta. Liikennevirastolla ei ole kuitenkaan ollut esimerkiksi toimivaltaa antaa tienpitoa koskevia sitovia määräyksiä. Eduskunnan oikeusasiamies on katsonut, että turvallisuustakeista sekä siihen liittyvästä valvonnasta säättäminen laissa olisi tärkeää perustuslain 7 §:n 1 momentin sekä perustuslain 22 §:n valossa (metroliikenteen liikennöintiä ja liikenneturvallisuutta koskeva ratkaisu Dnrot 448/4/11 ja 3865/4/12). Lausunnossaan oikeusasiamies myös toteaa, että julkinen intressi toiminnan sääntelyyn ja valvontaan on sitä suurempi, mitä suurempi turvallisuusintressi toimintaan liittyy. Liikenneviraston tietilastojen mukaan kaikilla maanteilla liikkui vuonna 2016 keskimäärin 1327 autoa vuorokaudessa. Valtateillä liikkui keskimäärin 6202 autoa vuorokaudessa. Maateiden turvallisuuden kohdistuu siis hyvin suuri julkinen intressi. Maantielaissa on säädetty yleisistä tienpidon turvallisuuden liittyvistä periaatteista. Sääntelyä tulisi kuitenkin osittain täydentää. Lisäksi perusoikeussuojan paremmaksi toteutumiseksi ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi olisi tärkeää säätää Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivaltaa antaa vaatimuksia täydentäviä määräyksiä sekä velvoitteiden valvonnasta.

Yksityistieliittyneiden rumpujen kunnossapidossa esiintyy usein puutteita, jotka ilmenevät vaurioiden maantiessä. Yksityistieliittyneiden kunnossapito (kuivatus) on usein järjestetty puutteellisesti, mikä vaikuttaa negatiivisesti maantien tierakenteisiin. Uudistuksen yhteydessä olisi tarpeen selvittää mahdollisuutta vaikuttaa ongelmaan muuttamalla yksityistieliittyneitä koskevaa sääntelyä siltä osin, että yksityistieliittyneiden rumpujen kunnossapitovastuu siirrettäisiin jatkossa maantien kunnossapitajalle.

Ratalaki

Maakuntauudistuksen johdosta ratalakiin on tehtävä maakuntauudistukseen liittyviä muutoksia koskien kirjauksia tienpitäjistä ja tienpitöviranomaisesta. Lisäksi uudistuksissa on syytä huolehtia valtion keskeisiä liikenneväyliä koskevien lakien, maantielain ja ratalain, yhdenmukaisuudesta kaikilta tarkoituksenmukaisilta osin. Tähän liittyen esimerkiksi ratojen luokittelua, radanpitoa koskevia keskeisiä vaatimuksia ja palvelutason määrittämistä koskevia kirjauksia voisi olla tarpeen täydentää.

Maakuntauudistus ja muu liikennettä koskeva lainsäädäntö

ELY-keskusten liikennevastuun alueen tehtävät siirtyvät pääasiassa maakuntien vastuulle ja hoidettavaksi. Nämä tehtävät koskevat erityisesti liikennejärjestelmän toimivuutta, alueellista tienpitoa ja liikennepalveluiden järjestämistä ja suunnittelua. Muutoksella päätöksenteko siirtyy lähemmäksi asukkaita ja alueella toimivaa elinkeinoä. Vastuu liikenteen päivittäisestä toimivuudesta ja sen varmistamisesta siirtyy valtiolta maakunnille, mutta tienpidon rahoitus säilyy erillisrahoituksena ja valtiolla. Tämä tulee edellyttämään tehtävien kokoamista, osaamisen ylläpitoa ja kehittämistä sekä riittäviä resursseja, jotta tehtävistä voitaisiin suoriutua tuloksellisesti ja tavoitteiden mukaisesti.

Maakuntauudistuksen edellyttämät säädösmuutokset toteutetaan liikenteen osalta pääosin tämän esityksen liitelakeilla. Julkisen henkilöliikenteen järjestämistä koskevat muutokset sisällytetään liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä lentoliikenneostoja- ja lentoasemien rahoitusta koskevat muutokset sisällytetään ilmailulakiin.

Esitykseen sisältyy lisäksi liitelakeja, joihin on tehtävä maakuntauudistuksesta johtuvia muutoksia toimivaltaisiin viranomaisiin ja niiden nimiin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on maakuntauudistuksen täytäntöön paneminen maakuntalakeiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14-15 kohtaan ja 2 momentin 1 kohtaan sisältyvien tehtävänälojen osalta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa näiden tehtävien siirrot ELY-keskusten liikennevastuun alueilta maakuntiin sekä tehdä muut tienpidon ja liikenteen toimijakentän muuttumisen vuoksi tarpeelliset muutokset.

Vaikka maakunnalle tulee tienpidon tehtäviä, ei maantieverkon omistajuutta ole maakuntauudistuksessa tarkoitus siirtää maakuntien omistukseen. Tarkoitus on säilyttää valtiolla maantieverkon omistajuus samoin kuin tienpitäjän vastuu maantieverkosta. Omistajuuden säilyminen edellyttää valtion riittävän päätäntävällän sekä maakuntiin kohdistuvan ohjauksen varmistamista sekä tienpidon rahoituksen kulkemista valtion kautta. Ilman tätä ei valtiolla olisi tosiasiallista kykyä kantaa omistajan vastuuta maanteistä.

Esityksen tavoitteena on myös varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Keskeisiä tavoitteita tähän liittyen ovat myös tienpidon laadun varmistaminen ja valvonnan parantaminen. Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämismallissa.

Kun tienpidon tehtäviä siirtyy ELY-keskuksilta uudelle itsehallinnollisista maakunnista muodostuvalle aluehallinnolle, on mahdollista, että esimerkiksi maanteiden kunnossapidossa halutaisiin tehdä toisistaan merkittävästi eroavia ratkaisuja eri alueilla. Tienkäyttäjän näkökulmasta olisi kuitenkin ongelmallista, jos maantien palvelutaso vaihtelisi maakuntarajojen mukaan. Ennakoitavuuden, matkojen ja kuljetusten suunnittelun sekä tienkäyttäjän odotusten näkökulmasta on tärkeää, että maanteiden palvelutaso on valtakunnallisesti yhtenäistä.

Tienpitoa on tehostettu voimakkaasti viime vuosina, eikä tienpidon niukkoja resursseja olla lisäämässä maakuntauudistuksen yhteydessä. Siksi esityksen tavoitteena on varmistaa nykyisten keskittämisten ja yhtenäisten toimintatapojen kautta saavutettujen hyötyjen sekä tienpidon kustannustehokkaan hoitamisen turvaaminen jatkossakin. Tienpidon tehtävät ovat lisäksi erityisasiantuntemusta vaativia asiantuntijatehtäviä. Uudessa tilanteessa on erittäin tärkeää varmistaa asiantuntijuuden säilyminen. Esityksen tavoitteena on tienpidon tehtävien asiantuntevan hoitamisen turvaaminen jatkossakin.

Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämismallissa.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamisesta edellytetään laajaa keinovalikoimaa, mukaan lukien tieliikenteen infrastruktuurin parantaminen. EU-tasolla määriteltyjen liikenneturvallisuustavoitteiden mukaan liikennekuolemien määrä pitäisi puolittaa vuodesta 2010 vuoteen 2020. Myös tämän esityksen tavoitteena on osaltaan parantaa maanteiden turvallisuutta ja sen hallintaa.

Liikennejärjestelmäsunnittelua on tehty 1990-luvulta lähtien ja vuonna 2010 se tuli ensimmäistä kertaa maakuntien liittojen tehtäväksi. Esityksen tavoitteena on, että kaikki liikennemuodot ja kulkutavat sisältävää liikennejärjestelmäsunnittelua tehdään jatkossakin osana maakuntien suunnittelujärjestelmää ja suunnitelma toimii yhtenä lähtökohdana valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsunnitelmalle. Suunnitelmilla ja siihen sisältyvillä toimenpiteillä vähennetään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja parannetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja luodaan edellytyksiä toimiville ja turvallisille matka- ja kuljetusketjuille kustannustehokkaasti.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen valmistelun keskeisiä lähtökohtia ovat olleet maakuntauudistuksen toteuttaminen maakuntalain mukaisesti sekä maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden turvaaminen kaikissa ratkaisuissa. Valtakunnallista merkitystä on etenkin pitkänmatkaista liikennettä palvelevilla valta- ja kantateilla, joiden palvelutason yhtenäisyyteen on erityinen intressi. Toteuttamisvaihtoehdot on esityksen valmistelussa valittu ja niitä on arvioitu näistä lähtökohdista. Hallituksen esityksen valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoja maakunnille siirtyvien tehtävien järjestämisessä erityisesti koskien tieverkon omistajuutta, rahoituksen järjestämistä ja ELY-keskuksissa nykyisin hoidettavia valtakunnallisia tehtäviä.

Omistajuuden osalta vaihtoehtoina on arvioitu ensinnäkin koko maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla sekä toisaalta seutu- ja yhdysteiden siirtämistä maakuntien omistukseen ja niiden pidettäväksi valta- ja kantateiden säilyessä valtion omistuksessa niin, että Liikennevirasto vastaisi niiden tienpidosta. Koko maantieverkon siirtoa maakuntien omistukseen ei ole

pidetty vaihtoehtona, koska valta- ja kantateillä on erityisen suuri merkitys maantieverkon yhtenäisyydelle ja ne palvelevat toisaalta valtakunnallista pitkänmatkaista liikennettä, jolloin niiden tienpidossa ja hallinnoinnissa on kaikissa tilanteissa huolehdittava valtakunnallisesta näkökulmasta.

Omistajuuteen liittyvien vaihtoehtojen arviointiin on liittynyt kiinteästi myös tienpidon rahoituksen toteuttamisvaihtoehtojen arviointi. Valmistelussa on katsottu, että omistajuuden ja rahoitusta koskevan päättävällän olisi oltava saman tahon käsissä, koska omistajuuden ja rahoituksen eriyttäminen esimerkiksi niin, että kaikkien maanteiden omistajuus säilyisi valtiolla mutta maakunnat saisivat seutu- ja yhdysteiden rahoituksen yleiskatteellisena, johtaisi omistajan kannalta kestävämpään tilanteeseen. Suurin ongelma olisi se, että valtio kantaisi omistajan vastuut, vaikka päätöksenteko tapahtuisi maakunnissa. Omistajan oikeudet ja vaikutusmahdollisuudet määrärahan-käyttämiseen olisivat olemattomat.

Omistajuuden siirtämisessä maakunnille ja rahoituksen järjestämisessä yleiskatteellisena seutu- ja yhdysteiden osalta olisi olemassa riski siitä, että tienpidon rahoitusta ei käytettäisi tienpitoon vaan maakunnan muihin tarpeisiin, mikä voisi maantieverkon kunto ja nykyisenkin rahoitustason niukkuus huomioiden johtaa seutu- ja yhdysteiden rapistumiseen ja korjausvelan hallitsemattomaan kasvuun. Myös liikenneverkon valtakunnallinen yhtenäisyys kärsisi, ja tienpito pirstaloituisi neljään verkkoon (yksityistiet, kadut, maakunnan verkko ja valtakunnan verkko). Ongelmaksi muodostuisi se, miten samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevien eri tienpitäjien verkot sovitettaisiin yhteen. Tienpidon rahoituksen toteuttaminen yleiskatteellisena ja omistajuuden siirtäminen seutu- ja yhdysteiden osalta toisi maakunnille toisaalta kuitenkin suuremman vastuun tienpidosta tällä verkon osalla, lisäksi niiden päätösvaltaa ja vahvistaisi alueellisen näkökulman merkitystä ratkaisussa. Tässä ratkaisussa alemmaa tieverkkoa koskevaa yksityiskohdasta ohjausmallia ei myöskään tarvitsisi kehittää. Eri verkon osia koskevien ohjausmallien yhteensovittaminen olisi kuitenkin vaikeaa. Rahoituksen toteuttaminen yleiskatteellisena ja omistajuuden siirtäminen maakuntiin seutu- ja yhdysteiden osalta voisi lisäksi vahvistaa maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista alueellisesti.

Kun valtio omistaisi koko maantieverkon ja rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena, kulkisi rahoitus maakunnille liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kautta. Rahan käytöstä ja liikenteen palvelutasosta sovittaisiin sopimuksin maakuntien kanssa. Erillisrahoituksen vahvuudeksi tunnistettiin erityisesti se, että tienpidon toiminnan ja palvelutason yhtenäisyys säilyisi perustienpidossa, samalla kun maakunnat voisivat vaikuttaa maanteiden alueellisiin investointeihin ja kunnossapitoon. Erillisrahoituksessa maanteiden valtakunnallinen yhtenäisyys voitaisiin varmistaa koko tieverkolla, ja asiakkaalle tarjottaisiin tieverkkoluokittain yhtäläistä palvelutasoa alueen sijainnista riippumatta. Palvelutaso ja asiakasvuorovaikutus elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kanssa olisi tasapuolista koko maassa, mikä olisi tärkeää etenkin valtakunnallisille toimijoille. Erillisrahoitus ja valtion ohjaus mahdollistaisi tienpidon markkinoiden järkevään hyödyntämiseen hankinnoissa (esimerkiksi hoito- ja päällysteurakoiden tasainen laatu hankinnoissa) ja loisi siten vakautta alan yritysten toimintaan. Valtion ohjauksessa ja erillisrahoituksena tapahtuvassa tienpidossa toimintaa pystyttäisiin edelleen kehittämään valtakunnallisten painopisteiden ja tavoitteiden mukaisesti niin, että tehokkaimmat ja vaikuttavimmat toimenpiteet ja toimintamallit otetaan käyttöön. Erillisrahoitusvaihtoehdon heikkouksiin kuuluvat mahdollisesti raskas sopimusjärjestely ja maakuntien rajallinen vaikutusmahdollisuus valtakunnallisiin linjauksiin. On haastavaa luoda selkeät ohjausmekanismit ja -mittarit perustienpidon rahoituksen käytön valmisteluun ja seurantaan maakunnittain tai maakuntien yhteistyöalueilla.

Hallituksen esityksen valmistelussa on seurattu valmistelun alkuvaiheessa käynnissä ollutta liikenneverkon liiketaloudellista kehittämistä koskevan hankkeen valmistelua, jossa esitettiin

mahdollisuutta perustaa niin sanottu liikenneverkkoyhtiö. Liikenneverkkohankeen kannalta maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla pidettiin keskeisenä. Esityksen valmistelussa on lisäksi huomioitu liikenneverkon rahoitusta koskevan parlamentaarisen työryhmän työ niin, ettei sen mahdollisesti esittämiä uudistuksia esityksellä vaikeutettaisi. Omistajuuden säilyttämistä valtiolla on pidetty tärkeänä myös tämän työn kannalta.

Maakuntiin kohdistettavan ohjauksen toteuttamisvaihtoehtona on pidetty lähinnä sopimusjärjestelyä maakuntalain perusteluiden mukaisesti. Lisäksi on kuitenkin arvioitu muunlaisen täydentävän ohjauksen tarvetta ja tarkoituksenmukaisuutta. Ohjauksen toteuttamisessa on arvioitu, kuinka täsmällisesti esimerkiksi maanteiden palvelutasosta olisi tarpeen säätää lailla tai määräyksin, vai riittäisikö pelkkä sopimusohjaus riittävän palvelutason turvaamiseen. Toisaalta on arvioitu nykyisten Liikenneviraston tienpitoa koskevien ohjeiden asemaa tulevaisuudessa ja tarvetta siirtää joitain niiden keskeisiä ohjeita määräystasolle tai maakuntia sitoviksi sopimusten kautta. Valmistelussa on toisaalta lisäksi tunnistettu eri muodoissa tapahtuvan informaatio-ohjauksen suuri merkitys, ja pyritty arvioimaan, miltä osin maakuntien tienpitoa voidaan ohjata tällaisen juridisesti ei-sitovan ohjauksen ja yhteistyön kautta.

Valtakunnallisten tehtävien järjestämisen osalta vaihtoehtoina valmistelussa olivat valtakunnallisten tehtävien siirtäminen keskitetystä Liikennevirastoon tai kaikkien tehtävien siirtäminen maakuntiin.

Valtakunnallisten tehtävien siirtämistä Liikennevirastoon puoltavat osaltaan resurssikysymykset. ELY-keskuksissa saavutetut tehtävien keskittämisedut olisi mahdollisuus säilyttää siirtämällä tehtävät Liikennevirastoon. Ratkaisu varmistaisi henkilöresurssien tehokkaan käytön sekä toisi mahdollisuuden synergiaetuihin Liikenneviraston nykyisten tehtävien kanssa ja mahdollisuuden hyödyntää Liikenneviraston osaamista. Keskittämällä valtakunnalliset tehtävät Liikennevirastoon varmistettaisiin myös valtakunnallisesti tehokas ja asiantunteva asiakaspalvelu sekä tehtävien valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen. Heikkoutena valtakunnallisten tehtävien siirtämisessä Liikennevirastoon olisi erityisesti välimatkan kasvaminen alueellisten asiakastarpeiden ymmärtämiseen. Joihinkin tehtäviin liittyy lisäksi tarvetta alueelliseen läsnäoloon ja valvontaan esimerkiksi katselmuksissa.

Esityksen valmistelussa arvioitavana on ollut myös laissa jatkossa käytettävät käsitteet. Nykyisin tienpitäjä on valtio, ja Liikennevirasto toimii asiassa vastuuviranomaisena. Tienpitoviranomainen on pääasiassa ELY-keskus, ja Liikennevirasto silloin kun siitä erikseen säädetään. Käsitteet on tarpeen muuttaa vastaamaan sitä tehtävänjakoa, jota tienpitotehtävien siirtäminen maakunnille edellyttää. Valtio omistaisi maantiet edelleen, joten tienpitäjän rooli ja vastuu säilyisivät valtiolla, jota Liikennevirasto asiassa edustaa. Tienpidosta vastaavia viranomaisia olisivat jatkossa maakunnat tai niiden muodostamat yhteistoimintaelimet sekä Liikennevirasto. Kaikkia nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavia tienpidon tehtäviä ei valtion omistajuudesta johtuen voida siirtää maakuntiin. Myös Liikennevirastolla olisi siten edelleen ja nykyistä enemmän tienpidon tehtäviä. Tienpitoviranomainen-käsitteen käyttö tarkoittamaan kahta eri organisaatiota olisi ongelmallista. Liikennevirastolle tehtäviä, vastuita ja oikeuksia säädettäessä olisi selkeämpää käyttää muuta ilmaisua kuin maakuntien tienpidosta vastaavista elimistä säädettäessä. Kun Liikennevirasto toimii tienpitäjänä, voidaan siitä käyttää joko virastonimeä Liikennevirasto tai tienpitäjä-käsitettä. Edellä mainitun mukaisesti maakuntien on välttämätöntä tehdä yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Vaihtoehtoja maakuntien tienpidon vastaavasta toimijasta puhuttaessa on ainakin maakunta tai tienpitoalue. Koska tavoitteena on, että maakunnat saisivat itse määrittää tienpidon tehtävien hoitamisessa tehtävän yhteistyön muodon maakuntalain mahdollistamissa rajoissa, ja koska mikään näistä yhteistoimintamuodoista ei muodosta

erillistä organisaatiota tai oikeushenkilöä, vastuu tehtävien hoidosta kuuluisi viimekädessä maakunnille. Siksi selkeintä olisi säätää tehtävät yksinkertaisesti maakunnalle. Esimerkiksi tienpi-toalue-käsitettä ei voisi käyttää, koska vastuutaho jäisi tällöin lain tasolla epäselväksi.

Teiden kunnossapidon käsitteet poikkeavat toisistaan valtio- ja kuntasektoreilla. Rakennustietosäätiön puitteissa tehdyn yhteistyön tuloksena on suositus, että siirryttäisiin käyttämään yläkäsitteenä kunnossapitoa ja sen alla olevina käsitteinä hoitoa ja korjausta nykyisten valtion käytämien hoidon ja ylläpidon sijaan. Valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoina tarvetta tehdä käsittemuutokset tämän uudistuksen yhteydessä, tai pysyä toistaiseksi vanhassa käytännössä. Lainsäädännöllä voidaan kuitenkin ohjata uusien käsitteiden käyttöönottoa. Sen vuoksi on syytä ottaa uudet käsitteet käyttöön jo tässä vaiheessa.

Maakunnan ja valtion liikennejärjestelmäsuunnittelutehtävistä ei nykyisin ole ollut juuri lainsäädäntöä. Maakuntauudistuksen uudessa tilanteessa valmistelussa oli arvioitavana, onko tehtävistä ja työnjaosta tarpeen jatkossa säätää lailla. Lainsäädäntöä pidettiin tarpeellisenä etenkin pitkäjänteisyyden ja selkeän työnjaon kannalta. Toisaalta arvioitavana oli, mihin lakiin liikennejärjestelmäsuunnittelua koskeva kokonaisuus olisi luontevinta sijoittaa. Yksi vaihtoehto on esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleva laki alueiden kehityksestä ja kasvupalveluista, jolla korvataan nykyinen laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista, johon nykyisin sisältyy lyhyt maininta maakunnan liiton roolista liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Vaikka liikenne- järjestelmäsuunnittelulla on läheinen yhteys muuhun alueiden käytön suunnitteluun, voisi liikennejärjestelmää koskeva sääntely kuitenkin olla tar-koituksen mukaisempaa sisällyttää liikennealan säädöksiin. Toinen vaihtoehto voisi olla esimerkiksi laki liikenteen palveluista, johon on koottu eri liikennemuotojen liikennemarkkinoita ja -palveluita koskevia säännöksiä. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla on alueidenkäyttöön liittyvän kytkennän kautta perinteisesti ollut kiinteä yhteys fyysisiin liikenneväyliin. Koska kaikkien liikennemuotojen väyliä koskevaa yhtä säädöstä ei ole, on vaihtoehtona sisällyttää liikennejärjestelmäsuunnittelua koskeva sääntely johonkin olemassa olevista väylälaeista. Mahdollista olisi myös säätää kokonaan uusi laki liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Koska maakuntalain 14 kohdan mukaiset tienpidon tehtävät siirretään maakunnille maantielailailla, olisi maantielaki olemassa olevista väylälaeista luontevin paikka sääntelyllä, koska siinä olisi mahdollista kootusti säätää maakuntien tienpito- ja liikennejärjestelmätehtävistä.

Esityksen valmistelun aikana on jo osin saatettu voimaan laki liikenteen palveluista (liikennepalvelulaki (320/2017)). Se tulee lähivuosina uudistamaan merkittävällä tavalla koko liikennejärjestelmää antamalla tilaa kehittää liikennejärjestelmän käyttäjille heidän tarpeitaan vastaavia laadukkaita, edullisia ja tehokkaasti tuotettuja uudenlaisia liikkumisen palveluja ja palvelukokonaisuuksia. Lailla pyritään vastaamaan uusien maailmanlaajuisten ilmiöiden kuten automaation, digitalisaation ja jakamistalouden mukanaan tuomiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin, jotka muovaavat koko yhteiskuntaa toimintaympäristönä. Nämä samat toimintaympäristön muutokset tulevat vaikuttamaan liikennejärjestelmän suunnitteluun myös muutoin kuin liikkumisen palveluiden suhteen, esimerkiksi 3D-tulostuksen ja virtuaaliodellisuus-ratkaisujen myötä, jotka voivat vaikuttaa paitsi ihmisten myös tavaroiden liikkumistarpeisiin. Uudet palvelut perustuvat tiedon tehokkaaseen hyödyntämiseen sekä digitaalisuuteen, automaatioon, uusiin innovaatioihin ja uudenlaisiin liiketoimintamalleihin. Palvelumuotojen, esimerkiksi liikkumis- palveluiden tai hyvinvointipalvelujen väliset raja-aidat madaltuvat, mikä tarkoittaa sitä että eri palvelumuodot integroituvat uusiksi kokonaispalveluiksi. Uudet palvelut ja palvelukokonaisuudet yhdistettynä kattaviin ja toimintavarmoihin liikenne- ja viestintäyhteyksiin mahdollistavat käyttäjille entistä laadukkaammat ja saumattomammat matka- ja kuljetukset. Uudet palvelut laajentavat liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoimaa merkittävästi. Liikennejärjestelmän suunnittelussa tämä merkitsee siirtymistä väyläpainotteisesta tarkastelusta käyttäjälähtöiseen suunnitteluun, jossa hyödynnetään ja yhdistellään monipuolisesti uudenlaisia liikkumisen

palveluja, tietoa sekä liikenne- ja viestintäyhteyksiä kehittäviä toimenpiteitä käyttäjien matkojen ja kuljetusten toimivuuden parantamiseksi.

Uudenlaisia liikkumisen palveluita ja palvelukokonaisuuksia kehittynee lain voimaantulon jälkeen nopeasti, ja ne muuttavat ihmisten ja yritysten käyttäytymismalleja. Moni uusi palvelu syntyy täysin markkinaehtoisesti. Välillä nopeastikin muuttuvien markkinaehtoisten palvelujen vaikutukset tulee huomioida osana pitkäkestoisia julkisia suunnitelmia. Liikennejärjestelmän suunnittelun tulee olla jatkuvaa, osallistavaa, vuorovaikutteista ja ketterää niin, että suunnitelmien sisältämien ratkaisujen tarpeellisuutta ja laatutasoa arvioidaan kysynnän muuttuessa sekä uudenlaisten korvaavien tai täydentävien palvelujen kehittyessä. Tietoon ja uuteen teknologiaan perustuvia työkaluja voidaan ja tulisi liikennejärjestelmäsuunnittelussa kehittää ja hyödyntää entistä paremmin niin käyttäjäkokemuksen ja käyttäjätyytyväisyyden kuin suunnitelmien ajankäytön, toteutumisen ja vaikuttavuudenkin seurannassa.

Esityksen valmistelun aikana on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen valmistelu. Virastouudistuksesta aiheutuvia muutostarpeita ja siitä johtuvia toteuttamisvaihtoehtoja tähän esitykseen sisältyviin lakeihin arvioidaan kuitenkin virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen valmistelussa. Tämän esityksen mukaan tienpitäjänä toimivalle Liikennevirastolle tulevien tehtävien sijoittuminen valtion liikenne- ja viestintähallinnossa ratkaistaan virastouudistuksen yhteydessä, ja Liikennevirastolle tässä esityksessä ehdotetut tehtävät sijoittuvat virasto-uudistuksessa tehtävien ratkaisujen seurauksena joko Väylävirastoon tai Liikenne- ja viestintävirastoon.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalakehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kodan ja 2 momentin 1 kohdan mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin tehtävät tehtäväsiirrot. Nämä tehtävät koskevat liikennejärjestelmäsuunnittelua, julkista henkilöliikennettä ja tienpitoa.

3.3.1 Maantielaki

Maantielakiin tehtäisiin ensinnäkin tarpeelliset muutokset ja lisäykset koskien tienpidon järjestämistä. Tienpidon tehtävät jakautuisivat jatkossa valtion ja maakuntien välille. On tarpeen säätää sopimusmenettelyyn perustusvasta tienpidon hoitamisesta valtion ja maakuntien yhteistyönä. Tässä kokonaisuudessa on varmistettava maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys.

Toiseksi lakiin lisättäisiin uutena kokonaisuutena valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset.

Lisäksi tehtäisiin eräitä tienpitoa koskevia sisällöllisiä muutoksia, joista merkittävimmät koskevat maanteiden luokittelua, tienpidon yleisiä vaatimuksia, maanteiden palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä tienpidon valvontaa. Myös tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja varautumisesta ehdotetaan lisättäväksi säännökset lakiin.

Tienpidon järjestämismalli

Lain 1 luvussa säädettäisiin uuden tilanteen yleisellä tasolla edellyttämistä perusratkaisuista kuntien ja valtion rooleista ja vastuusta tienpidossa, tienpidon erillisrahoituksesta, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista sekä maanteiden palvelutason määrittelyn vaatimista seikoista ja tienpidon yleisistä vaatimuksista. Lakiin lisättäisiin tienpidon tehtävien hoitamisen

järjestämistä sekä valtion ja maakunnan välistä suhdetta siinä käsittelevä 1 b luku, jossa tienpidon tehtävien hoitamisesta maakunnissa, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista ja tienpidon erillisrahoituksesta säädettäisiin tarkemmin. Tienpitäjänä toimisi valtiota edustava Liikennevirasto, ja voimassa olevan lain mukainen tienpitoviranomaisen käsite poistettaisiin.

Maakuntien olisi hoidettava niille tässä laissa säädettyt tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa muodostamalla enintään yhdeksän tienpitoaluetta, jotka olisi organisoitava jollakin maakuntalain 8 luvussa säädetyllä yhteistoiminnan muodolla. Tienpitoalueella tarkoitettaisiin siten maakuntien yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toimialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidettaisiin alueen maakunnille kuuluvat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Maakuntalain mukaiset yhteistoimintamuodot eivät merkitse erillisen oikeushenkilön perustamista. Siksi ehdotettavassa laissa säädettäisiin maakuntien hoidettavaksi tulevat tienpidon tehtävät kuten esimerkiksi luvussa 2 säädetty maanteiden suunnittelun tehtävät maakunnalle. Näiden tehtävien hoitaminen edellytettäisiin kuitenkin tehtävän maakuntien yhteistyössä tienpitoalueilla. Maakuntien tienpitoalueilla tienpidosta vastaava toimijaa ei myöskään tarkemmin määriteltäisi, vaan asia jätettäisiin maakuntien yhteistyösopimuksen varaan.

Maakuntien tulisi sopia tienpitoalueista niin, että huomioitaisiin tienpidon kustannustehokkuus sekä maanteiden yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen, vaadittavan palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen sekä tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen. Mikäli yhteistyöneuvotteluissa ei päästäisi yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Maakuntien tehtävänä tienpitoalueilla hoidettavana olisi jatkossa tienpidon ja rahoituksen suunnittelu, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu, maanteiden hankesuunnittelu sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat sekä niihin liittyvä valvonta.

Maakuntien vastuulla olevan tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Liikennevirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset tienpitoalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

Valtio ohjaisi tienpitoalueella maakuntien tehtävänä olevaa tienpitoa tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenteen turvallisuusviraston tienpidon yleisiä vaatimuksia täsmentävien mahdollisten määräysten keinoin. Maantieverkon omistajan valtion tason näkemykset, ja sen ylintä hallitusvaltaa käyttävän hallituksen liikennepoliittiset linjaukset voitaisiin viedä maakuntien ohjaukseen ja sopimusprosessiin liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon kohdistaman tulosohjauksen kautta sekä toisaalta pitkäjänteisesti 1 a luvussa ehdotettavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

Jokaiselle maakunnalle laadittaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien pohjalta valtuustokausittain tienpidon ja liikenteen suunnitelma, joka olisi osa valtion ja maakunnan välistä tienpidon sopimusprosessia. Suunnitelma olisi keskeinen asiakirja Liikenneviraston ja tienpitoalueen välistä tienpidon sopimusta koskevissa neuvotteluissa. Tämän sopimuksen allekirjoittaisivat Liikenneviraston edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi tarpeellisesta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista. Sopimus sisältäisi tienpitoalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Jos Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien tulisi neuvotella asiasta ja tarvittaessa valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella ratkaistavista asioista.

Tavoitteena on sovittaa liikenteen ja tienpidon tehtäviin liittyvä maakuntien ja valtion välinen yhteistyö muihin neuvottelumenettelyihin, joita ovat julkisen talouden suunnitelman valmistelu sekä valtion ja maakuntien väliset keskustelut aluekehittämisestä.

Liikennevirasto vastaisi valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnalliset tehtävät ovat muun muassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja tienpidon lupatehtävät on lueteltu tarkemmin nykytilan kuvaus -osiossa.

Yhteen ELY-keskukseen nykyisin sijoitettujen tehtävien lisäksi tie- ja ratamaanhankinnan ja kiinteistöjen hallinnan tehtävät valtion väylien omistajuuteen liittyvänä tehtäväkokonaisuutena ehdotetaan siirtyväksi ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Liikennevirasto edustaa maantiet omistavaa valtiota. Maantiet ovat Liikenneviraston taseessa, ja se hallinnoi maanteitä. Nykyään ELY-keskuksissa Liikenneviraston lukuun toteutettava väyläverkon maanhankinta on valtion maaomaisuuden hallintaa eikä tienpitoa, eikä sitä voisi siirtää maakuntien vastuulle.

Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuun alueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Liikenneviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupa-toiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet. Hallituksen esityksessä tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp) erikoiskuljetuslupien myöntäminen on vastaavasti ehdotettu siirtyväksi Liikennevirastoon.

Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon valtakunnallisia tehtäviä ovat esimerkiksi tie liikenteen ohjaus, liikenne- ja tiestömittaukset ja niihin liittyvät rekisterit sekä tiehankkeiden valtakunnallinen suunnitteluohjelma. Näiden lisäksi ELY-keskuksista siirtyvät Liikennevirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tehtävät olisivat seuraavat:

- tienpidon lupatehtävät
- vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot
- museo- ja perinnetoiminta
- maantielauttaliikenteen järjestäminen
- hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki
- tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta.

Lakia täydennettäisiin säätämällä Liikennevirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvät avustavat maastopalvelutehtävät sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi.

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13 päivänä kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Asiaa koskeva hallituksen esitys-

luonnos on ollut lausuttavana 7 päivä helmikuuta 2018 saakka. Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen. Liikennevirasto hankkisi jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan ja telematiikan asiantuntija tehtävät kuuluisivat tulevan liikenteenohjausyhtiön tehtäväalaan. Telematiikkaan liittyvä hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, että kansallisen yhteistyön koordinointi olisivat edelleen valtion tehtäviä, jotka hoidettaisiin jatkossa Liikennevirastossa. Myös tunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät olisivat Liikenneviraston tehtäviä. Lisäksi Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen nykyiset tehtävät kuuluisivat jatkossa perustettavan liikenteenohjausyhtiön tehtäväalaan. Ehdotetaan siksi ELY-keskusten liikennevastuualueiden tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö siirrettäväksi perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön ELY-keskusten lakattua vuoden 2020 alussa.

Liikennejärjestelmäsunnittelu ja muut liikennetehtävät

Lakiin lisättäisiin liikennejärjestelmää käsittelevä 1a luku ja lain soveltamisala laajennettaisiin koskemaan valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsunnittelua, jo-ka kattaisi kaikki liikennemuodot ja kulkutavat. Lain nimi muutettaisiin tämän seurauksena laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Lain tarkoituksena olisi jatkossa säätää liikennejärjestelmän sisällöstä, edistää pitkäjänteistä, yhteistyöhön perustuvaa, ketterää ja kokeilevaa ja valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet yhteen sovittavaa liikennejärjestelmäsunnittelua ja siten luoda edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi. Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsunnittelusta.

Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti liikennetehtävänä vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsunnittelusta ja sen kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun ja naapurimaakuntien liikennejärjestelmäsunnitteluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä ja maankäytön yhteistyössä. Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisivat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpitoalueella sovitun toimijan toimesta. Maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua.

Lain 1 a luvussa säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta. Luvussa määriteltäisiin liikennejärjestelmäsunnittelu, sen tavoitteet ja suunnittelusta vastaavat tahot. Luvussa säädettäisiin valtakunnallisen ja maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelmien laatimisesta ja valmistelun aikaisista menettelyistä. Liikennejärjestelmäsunnittelu olisi jatkuva ja vuorovaikutteinen prosessi.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsunnitelmassa voitaisiin määrittää strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille sekä rahoituksen tasoa ja malleja. Se voisi ohjata valtion ja maakuntien välistä yhteistyötä ja neuvotteluita sekä vaikuttaisi osaltaan palvelutason määrittelyyn ja antaisi lähtökohtia maakunnissa tehtävään liikennejärjestelmäsunnitteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien, elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma asettuisi osaksi muuta valtakunnallisen tason suunnitelmia ja päätösten kokonaisuutta. Muita tällaisia asiakirjoja ovat esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, joiden valmistelusta ympäristöministeriö vastaa, lakiluonnokseen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sisältyvä aluekehityspäätös, joka valmisteltaisiin työ- ja elinkeinoministeriön johdolla sekä valtiovarainministeriön johdolla laadittava julkisen talouden suunnitelma. Muiden hallinnonalojen valtakunnalliset suunnitelmat ja päätökset sisältävät myös liikennettä koskevia asioita, mutta liikennejärjestelmää kokonaisuutena linjaavaa pitkäjänteistä instrumenttia ei nykyisin ole. Tämä valtakunnallisia linjauksia sisältävät asiakirja on lisäksi osaltaan vuorovaikutuksessa hallitusohjelman ja talousarvion sekä niiden valmistelun kanssa. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelma 10–12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitettäisiin tarpeen mukaan hallituskausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta voitaisiin tehdä valtioneuvoston päätös ja se voitaisiin antaa tiedonantona eduskunnassa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijanäkemyksiä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun erityisesti henkilöliikenteen liikennepalveluiden näkökulmasta sekä tukemalla ministeriötä liikennejärjestelmän strategiseen kokonaisuuteen liittyen. Maakunnalliset ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisivat keskeistä lähtöaineistoa suunnittelussa.

Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta, maakunnan liikenne- ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta sekä kyseisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, yli- ja maakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Liikennevirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä raide- ja vesiliikenteen kannalta. Myös Liikenteen turvallisuusviraston tulisi osallistua maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen ja se voitaisiin tehdä myös ylismaakunnallisena. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta maakunnan strategista suunnittelua. Valtakunnallinen ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisi valmisteltava

Maanteitä ja tienpitoa koskevat sisällölliset muutosehdotukset

Maanteiden luokittelussa säilytettäisiin voimassa olevan lain mukainen luokittelu valta- ja kantateihin sekä seutu- ja yhdysteihin. Pykälässä säädetään lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Maanteiden luokittelua ja runkoverkosta päättämistä koskevia toimivaltuuksia selkeytettäisiin ja muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintäministeriö säätäisi asetuksella maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin sekä siitä, miltä osin maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriö on joulukuussa 2017 käynnistänyt virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus runkoverkoista olisi tarkoitus antaa, kun ehdotetut lainmuutokset tulisivat voimaan.

Maanteihin ja tienpitoon yleisesti kohdistuvia vaatimuksia selkeytettäisiin. Maanteihin kohdistuvat yleiset vaatimukset olisi jatkossa luoteltu selkeästi yhdessä säännöksessä, jota matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat uudet säännökset täydentäisivät.

Maanteitä koskevat yleiset vaatimukset ja matkojen ja kuljetusten palvelutaso olisi suhteutettava kunkin maantien liikenteelliseen merkitykseen. Tienpidon yleisten vaatimusten tulisi ohjata kaikkea tienpitoa, eli maanteiden suunnittelua ja rakentamista, kehittämisinvestointeja koskevaa päätöksentekoa, teiden päivittäistä hoitoa ja maanteiden korjausta sekä liikenteenhallintaa.

Voimassa olevasta laista poiketen ehdotuksessa määriteltäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutaso valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle sekä runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille ja seutu- ja yhdysteille. Tällä pyrittäisiin turvaamaan valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Runkoverkolla huomiota tulisi kiinnittää erityisesti tasaiseen matkanopeuteen, liikenneturvallisuuteen, matka-aikojen hyvään ennakoitavuuteen ja ajantasaisiin liikennetietoihin. Nämä erityisvaatimukset perustuisivat runkoverkon rooliin merkittävänä raskaan liikenteen kulkuyhteytenä ja runkoverkkoon kohdistuvien asiakastarpeiden laadusta ja määrästä sekä runkoverkon merkityksestä liikennejärjestelmässä. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä palvelutasossa korostettaisiin väyliin kohdistuvien asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen huomioimista. Palvelutasosta voitaisiin lisäksi antaa tarkempia säännöksiä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Jotta laissa edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso verkolla toteutuisi, edellyttäisi se kunnossapidolta tiettyä tasoa. Teiden kunnossapidon käsitteet muokattaisiin alan suositusten mukaisesti niin, että ylläpito korvattaisiin korjauksella. Näin ollen kunnossapito käsittäisi jatkossa hoidon ja korjauksen. Tavoitteena on, että kunnissa siirryttäisiin käyttämään samoja käsitteitä.

Lakiin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädetävät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa. Tienpitoon käytettävissä oleva rahoitus vaikuttaa niin matkojen ja kuljetusten palvelutason toteutumiseen kuin kunnossapidon tasoon.

Tavoitteena on, että päivittäinen hoito tukee turvallista liikkumista maanteillä sekä että korjausvelka ei runkoverkolla tai muilla valta- ja kantateilla kasvaisi ja pysyisi hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä. Kunnossapidon laadusta ja tarkemmista kunnossapitoluokista voitaisiin säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Uudistuksessa lakiin lisättäisiin myös uusia valvontaa koskevia vaatimuksia. Lakiin ehdotetaan säännöksiä Liikenneviraston (tienpitäjän) ja maakuntien omavalvonnasta. Lisäksi maakuntia veloitettaisiin huolehtimaan riittävien valvontaa koskevien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin. Tällä tarkoitetaan sekä maakunnan tilaajana toteuttama valvontaa, että palveluntuottajan omavalvontaa koskevia määräyksiä. Omavalvonta käsittäisi muun muassa seurantaan ja havaintoihin perustuvat toimenpiteet ja niistä raportoinnin julkisesti.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin uusi valvontatehtävä koskien tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason toteutumista, siinä havaittavia muutoksia ja puutteita. Tämä valvonta kohdistuisi tienpidosta vastaaviin viranomaisiin eli Liikennevirastoon ja maakuntiin. Tarvittaessa olisi mahdollista antaa huomautus taikka velvoittaa korjaamaan virhe tai laiminlyönti sakon, keskeyttämisen tai teettämisen uhalla.

Laissa ehdotetaan käyttöön otettavaksi Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamis-järjestelmä, joka koskisi kaikkia valta- ja kantateitä sekä vilkkaasti liikennöityjä seututeitä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi systemaattinen tapa ohjata liikenneturvallisuus-tavoitteiden saavuttamista tienpitoon liittyvien toimintojen osalta, ja edistäisi osaltaan vilkkaasti liikennöityjen väylien turvallisuutta. Samalla Liikenteen turvallisuusviraston valvontarooli maanteiden turvallisuuden edistämiseksi laajenisi TEN-T-tieverkosta kattamaan kaikki valta- ja kantatiet sekä vilkkaasti liikennöidyt seututiet. Valvonnalla voitaisiin konkreettisesti vaikuttaa valtakunnallisesti maantieninfraan turvallisuustasoon ja näin osaltaan mahdollistaa EU:ssa asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden ja valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Esitykseen sisältyy lisäksi ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevan määräyksenantovaltuuden Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusviraston valvontarooli laajenisi koskemaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi varautumista, sekä tienpidon yleisten tavoitteiden, palvelutason ja kunnossapidon tason vaatimusten toteutumista.

Lain 2 luvussa säädettäisiin, että maakunta tienpitoalueella vastaisi yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta, mutta tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen. Suunnittelukohteista sovittaisiin osana tienpidon sopimusta perustuen muun muassa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelussa tunnistettuihin suunnittelutarpeisiin. Voimassa olevasta laista poiketen laissa säädettäisiin hankearviointista, yleis- ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista, niiden vahvistamisesta ja noudattamisesta. Maakunnan olisi tienpitoalueella laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleis- tai tiesuunnitelmasta hankearviointi. Ennen yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voitaisiin laatia suunnittelun kohteena olevan tiehankkeen suunnitteluperusteet. Suunnitteluperusteiden laatimisesta päättäisi tienpitäjä ja niiden valmistelusta vastaisi maakunta tienpitoalueella.

Esitykseen sisältyy muitakin yksittäisiä muutosesityksiä, kuten postilaatikkojen sijoittamista maantien varteen koskeneen lupavaatimuksen poistaminen niin, että lainsäädäntö olisi yhtenäistä postilain kanssa ja vastaisi käytäntöä. Ehdotetaan myös lupavelvollisuudesta vapautusta puutavaran säilyttämiseen ja kuormaamiseen tiealueilla yhdyesteillä ja seututeillä tietyin edellytyksin. Lisäksi esitetään maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle, käytännössä tienpitoalueen hoidettavaksi.

Hallituksen esityksessä on pyritty huomioimaan myös automaation ja digitaalisten palveluiden kehittymisen edistäminen erityisesti tiedon tuottamis- ja ylläpitovelvoitteita koskevilla täydentävillä kirjauksilla lakiin.

3.3.2 Ratalaki

Ratalakiin tehtäisiin luokittelua koskevaa päätöksentekoa koskien maantielakia vastaavat muutokset. Siten myös rautateiden runkoverkosta säädettäisiin jatkossa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Myös ratalain radanpidon yleisiä vaatimuksia selkeytettäisiin ja täydennettäisiin. Lisäksi lakiin tehtäisiin maakuntauudistuksesta johtuvat tarpeelliset muutokset.

3.3.3 Julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne- ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntauudistusta koskevat muutosehdotukset

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti muita jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi lisäksi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen julkisissa henkilöliikenneasioissa vastaten maakunnan julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Kaupungit ovat

myös jatkossa toimivaltaisia viranomaisia. Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiassa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaisissa (HE 147/2017 vp) ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981, muutosesitys sisältyy esitykseen HE /2018 vp).

Julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikennevirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Julkinen henkilöliikenne koskisi tie-, rautatie- ja lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä.

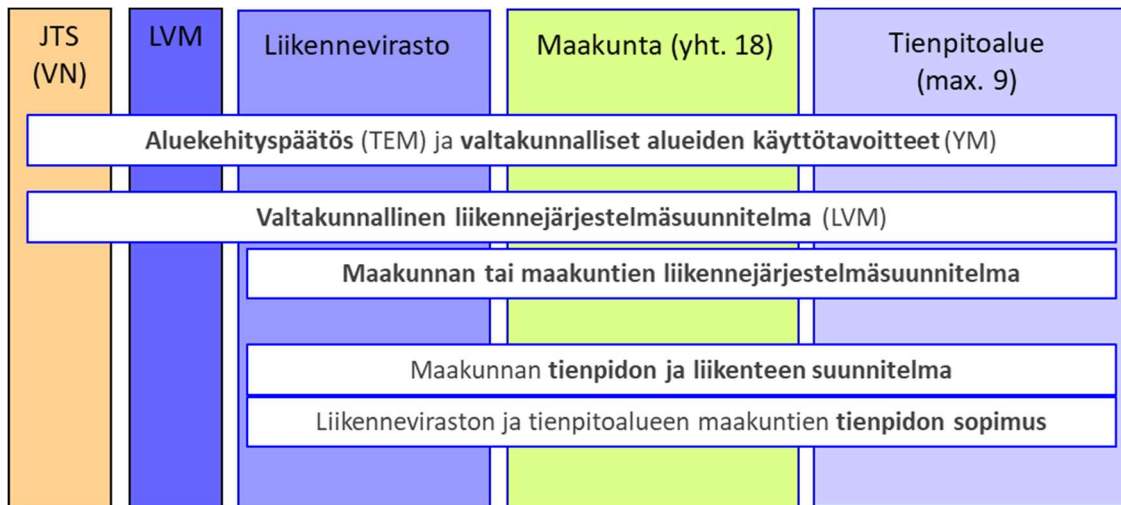
Maakuntaudistuksen vuoksi muutetaan lakia Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan vuokraamisesta sekä kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä annettua lakia (104/2011) ja Saimaan kanavan komission jäseneksi ehdotetaan Etelä-Karjalan maakuntaa. Lisäksi kyseiseen lakiin tehdään teknisiä korjauksia viranomaisten nimistä (ulkoministeriö ja Tulli). Maakunnalle ja Valtion lupa- ja valvontavirastolle esitetään lausunto-, kuulemis- ja tietojensaantioikeuksia tai ilmoitusvelvollisuuksia eräisiin lakeihin (esimerkiksi sähköisen viestinnän palveluista annettu laki, merilaki, merenkulun ympäristönsuojelulaki, laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja vesiliikennelaki). Nämä ovat pääasiassa teknisiä muutoksia.

3.3.4 Yhteenvedo siirtyvistä tehtävistä

Tällä hallituksen esityksellä sekä yksityistielakia ja saariston kehityksen edistämistä koskevilla hallituksen esityksillä arvioidaan siirrettävän ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin 325 henkilötyövuotta, Liikennevirastoon 83 henkilötyövuotta (sisältäen ELY-keskuksista siirtyvät 69 henkilötyövuotta valtakunnallisesti keskitettyjä tehtäviä ja näiden tehtävien tukitoimintoihin KEHA-keskuksesta 14 henkilötyövuotta) ja perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön 19 henkilötyövuotta (tilanne 1.2.2017).

Liikennetehtävien rahoitus jakaantuu maakuntaudistuksessa yleiskatteelliseen rahoitukseen ja erillisrahoitukseen. Valtion suorittamaa erillisrahoitusta on ensinnäkin tilanteissa, joissa tehtävä säilyy valtion vastuulla ja joissa maakunta toimii toimeksiantotehtävään liittyvän sopimuksen mukaisesti. Merkittävin tällainen tehtävä on alueellinen tienpito. Muita erillisrahoituksella toteutettavia tehtäväkokonaisuuksia olisivat: yksityistielossien ja -lautta-alusten valtionavustus, saaristoliikenne ja lentoliikenteen ostot. Yleiskatteellisena rahoituksena toteutettaisiin: joukko-liikennepalvelujen ostot ja kehittäminen, liikkumisen ohjauksen avustukset, eräiden lentopaikkojen rakentaminen ja ylläpito sekä yksityisteiden valtionavustukset.

Suunnitelmat ja sopimukset ehdotettavan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaisessa valtion ja maakuntien välisessä ohjausmallissa sekä niihin liittyvät muut valtioneuvostotasoiset päätökset ja ohjelmat:



Maantielain uusi sääntely tienpidon vaatimuksista, palvelutasosta ja kunnossapidon tasosta sekä liikennejärjestelmäsuunnittelusta ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Maanteiden laadun varmistamiseen ja valvontaan on tarpeen saada lain tuomat parannukset mahdollisimman pian. Myös liikennejärjestelmäsuunnitelmia olisi hyvä voida alkaa valmistella mahdollisimman pian. Maakuntien osalta maakuntien väliaikaiset valmistelutoimielimet voisivat alkaa valmistella maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia hyvissä ajoin. Myös ratalakiin sisältyy yleisiä vaatimuksia koskevaa uutta sääntelyä, jonka on tarpeen tulla voimaan mahdollisimman pian. Lisäksi molempiin mainittuihin lakeihin tehtävät selkeyttävät muutokset koskien luokittelusta ja runkoverkosta päättämistä ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Tähän esitykseen sisältyvät sisällölliset muutokset koskien maanteita, tienpitoa ja liikennejärjestelmäsuunnittelua ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Maakuntaudistukseen liittyvät tehtävä- ja henkilöstösiirrot toteutettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2020. Siirroista säädettäisiin erillisellä voimaantulolailla.

4 Esityksen vaikutukset

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä maakuntaudistuksen yhteydessä lakkaavista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Liikennevirastoon. Esityksessä maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat uudet säännökset. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntaudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä sekä maanteiden palvelutasoa koskeväksi sääntelyksi.

Uudistus muuttaa olennaisesti tienpidon nykytilaa ja lähtökohtia maakunnille osoitettavan tienpitoa koskevan toimivallan myötä. Maakuntauudistuksen periaatteisiin sisältyy maakuntien itsehallinnon ja itsenäisen päätäntävällän kunnioittaminen ja jatkossa maakunnat vastaisivat alueellisesta tienpidosta. Suomen valtio, jota edustaa Liikennevirasto, kuitenkin omistaisi maantiet ja myös ohjaisi maakuntien tienpitoa ja sen rahoitusta. Tieverkon ja sen palvelutason valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistaminen sekä tieverkon omistajuuden säilyminen valtiolla edellyttävät esitykseen sisältyvää ohjausmallia, jolla tieverkon ja sen palvelutason yhtenäisyys on mahdollista turvata. Liikenneyhteydet eivät pääty maakuntien tai valtakunnan rajoille ja kansalaisten sekä elinkeinoelämän liikkumistarpeet edellyttävät toimivia liikenneyhteyksiä. Liikenneverkon yhtenäisyyden ja sen säilymisen turvaaminen maakunnille siirtyvien liikennetehtävien osalta on tarpeellinen ja turvattava tavoite, vaikka se rajoittaakin tienpidon ja siihen osoitettavan erillisrahoituksen osalta maakunnallista itsehallintoa ja maakunnallisen itsenäisen päätäntävällän laajuutta.

Esityksellä on huomattavia vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin ja rooleihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Liikennevirastolla on rooli maakuntia ohjaavana tahona. Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Liikennevirastoon siirtyy kuitenkin osa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Maakuntauudistuksen johdosta vastuu tienpidosta siirtyy maakuntiin siten kuin ehdotettavassa laissa tarkemmin säädetään. Maakuntauudistuksessa tienpidon rahoitus on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviomomentin erillisrahoitusta, mikä edistää valtakunnallisesti yhtenäistä tienpidon palvelutasoa sekä valtion väyläomaisuuden hallintaa. Maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon.

Valtioneuvoston 28.4.2017 hyväksymän vuosia 2018–2021 koskevan julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpidon vuoden 2020 määräraha on 940 miljoonaa euroa. Määräraha ei sisällä hallituksen strategisten tavoitteiden mukaista korjausvelkaohjelman rahoitusta. Perustienpidon rahoitus tulee vähenemään nykyisestä 540 miljoonasta eurosta 505 miljoonaan euroon.

Kun tästä rahoituksesta otetaan pois maantielauttaliikenteen rahoitus, Liikenneviraston tienpitoon liittyvien toimintojen rahoitus sekä isoihin korjaushankkeisiin varattava keskitetty rahoitus, jää maakunnille jaettavaa rahoitusta noin 410 miljoonaa euroa. Rahoituksesta lähes puolet arvioidaan käytettävän maanteiden päivittäiseen kunnossapitoon, noin 44 % korjaukseen ja loput alueellisiin investointeihin ja investointien suunnitteluun. Rahoitus on niukka ja johtaa tieverkon kunnan heikkenemiseen, eikä maakuntien pieniin liikenneinvestointeihin voida osoittaa käytännössä rahoitusta kuin vähäisissä määrin. Pienillä maakunnilla rahoitus on kokonaisuudessaan pienehkö, mikä johtaa vähäisempään joustomahdollisuuteen tienpidon ohjelmoinnissa.

Kuluvalla hallituskaudella liikenneväylien 2,5 miljardin euron korjausvelan vähentämiseen on myönnetty lisärahoitusta vuosille 2016–2018 600 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varatusta määrärahasta on siirretty ja tullaan siirtämään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017-2019.

Vuoden 2016 korjausvelkarahoituksella pysäytettiin korjausvelan kasvu ja vilkasliikenteisillä teillä korjausvelkaa on saatu myös hiukan vähennettyä, mikä näkyi erityisesti päällysteiden kunnossa. Päällystysohjelma kasvoi 20 % ja päällysteiden kunnan parantumisesta johtuvat ajokus-

tannussäästöt ovat jo ensimmäisenä vuonna 8-13 miljoonaa euroa. Korjausvelkaohjelman rahoituksella tehdään myös teiden ja tierakenteiden rakenteellisia kunnostuksia sekä paksumpia päällysteitä, jotka pitävät tien kunnossa pidempään. Tämän hallituskauden kolmen vuoden korjausvelkapanostus näkyikin pitkällä aikavälillä noin 2000 kilometrin huonokuntoisten teiden vähenemänä (-30 %). Siltojen korjausten vaikutukset käyttäjille konkretisoituvat pääosin vähentyneinä painorajoituksina ja niistä johtuvina lyhempinä ja tehokkaampina kuljetuksina.

Voimassa olevasta laista poiketen ehdotuksessa määriteltäisiin palvelutaso valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille sekä muille maanteille. Tällä pyrittäisiin turvaamaan valtakunnallisesti merkittävillä runkoteillä yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Erityisesti runkoverkolla on merkittävä rooli raskaan liikenteen kulkuyhteytenä, mistä johtuen muutoksella tavoitellaan hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta, tasaista matkanopeutta ja liikenneturvallisuutta. Jotta laissa edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso verkolla toteutuisi, edellyttäisi se kunnossapidolta eli maanteiden päivittäiseltä hoidolta ja korjaukselta tiettyä tasoa. Lakiin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädettyvät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpito-tehtävien hoitamisessa. Tavoitteena on, että päivittäinen hoito tukee turvallista liikkumista maanteillä sekä että korjausvelka ei runkoverkolla tai muilla valta- ja kantateillä kasvaisi ja pysyisi hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä.

Vuodesta 2020 eteenpäin perusväylänpidon rahoituksen perustaso on noin 940 milj. euroa vuodessa, missä ei ole huomioitu korjausvelkaohjelman mukaista lisärahoitusta. On arvioitu, että esityksessä kuvattu palvelutaso edellyttäisi lisärahoitusta korjausvelan vähentämiseen, hintojen nousun kompensointiin ja väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen vähintään noin 200 miljoonaa euroa tämän perustason päälle. Tästä tienpidon osuus olisi noin 60-70 %. Maanteiden osalta maantielain 33 §:n mukaisen kunnossapitotason saavuttaminen vaatisi tällä hallituskaudella perusväylänpitoon osoitetun rahoitustason säilyttämistä, ja että toimenpiteet kohdistettaisiin tienpitoon vastaavasti kuin tällä hallituskaudella.

Tästä korjausvelan vähentämisen kompensointiin kohdennettaisiin valtaosa, yhteensä noin 180 milj. euroa ja väylänhallinnan ja väylänpidon kehittämiseen yhteensä noin 20 milj. euroa. Tämä ei kuitenkaan vielä sisällä muun muassa ilmastonmuutoksesta aiheutuvaa teiden talvihoidon tason toivottua nostoa, joka olisi noin 20 miljoonaa euroa eikä välttämättömiä paikallisia pieniä investointeja, joilla pidetään huolta muun muassa siitä, että uusia maanteitä ei tarvitse rakentaa. Pieniin investointeihin tarvittaisiin 30-50 miljoonaa euroa vuodessa lisää nykytilanteeseen verrattuna, että paikalliset elinkeinoelämän ja muiden asiakkaiden tarpeet saadaan tyydytettyä.

Kun rahoitus ja henkilöstöresurssit jaetaan maakuntaudistuksen ja maantielain muutosten myötä useammalle taholle kuin nykytilanteessa, on riskinä, että yksikkökustannukset tulevat nousemaan pitkällä aikavälillä. Tarkan vaikutusarvion laatiminen on haasteellista, mutta asiaa voidaan peilata päivittäisen kunnossapidon keskittämisen avulla aikaisemmin saavutettuihin hyötyihin. Vuosituhannen alusta alkaen toteutetulla tienpidon toimintojen keskittämisen avulla saavutettiin noin 20–25 prosentin säästöt (pääasiassa henkilöstömenoissa), joten hajauttamisen kustannusvaikutuksen voitaisiin arvioida olevan jotain tämän suuntaista. Vaikutusten näkökulmasta on olennaista, että esityksen mukaan maakuntien tulee sopia niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella, mikä rajoittaa osaltaan hajautumisesta mahdollisesti aiheutuvia kokonaiskustannusvaikutuksia.

Esityksen mukaan maakuntien hoitamien tienpidon tehtävien (maanteiden perusväylänpidon) rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Liikennevirasto tienpitäjänä kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle tienpidon sopimuksen perusteella. Sopimuksen taustalla olisivat valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä talousarvio. Tämän lisäksi Liikennevirasto varaisi osan tienpidon perusväylänpidon talousarviorahoituksesta kohdistettavaksi perusväylänpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Käytännössä joidenkin maakuntien rahoitusosuudet tulevat olemaan hyvin rajallisia, mikä voi hankaloittaa tienpidon suunnittelua ja erityisesti isompien kunnossapitokohteiden, kuten suurten siltojen, toteuttamista. Yleisestikään pienet budjetit eivät mahdollista joustavaa tienpitoa, mistä johtuen on mahdollista, että tienpidon rahoitus voisi loppua maakunnassa kesken vuotta. Edellä mainitusta johtuen on tarpeen, että Liikennevirastoon jätetään merkittävä rahoitusosuus säästöön, minkä avulla tienpidossa saavutetaan tieverkon omaisuudenhallinnan kannalta tärkeää joustavuutta ja reagoitakykyä.

Elinkeinoelämän ja yritysten näkökulmasta toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen yritystoiminnan edellytys erityisesti Suomessa, jossa on pitkät etäisyydet ja niistä johtuen Keski-Eurooppaa korkeammat kuljetuskustannukset. Maantieverkko luo yrityksille edellytyksiä sujuviin ja turvallisiin kuljetuksiin kohtuullisin kustannuksin. Esitykseen sisältyy uudet säännökset liikennejärjestelmästä ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta, millä pyritään edistämään pitkäjänteistä ja kestävästä liikennejärjestelmän kehittämistä nykyiset ja tulevat liikennetarpeet ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioiden. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka laaditaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, on sisällytettävä myös liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodelle. Elinkeinoelämän investointien näkökulmasta esitykseen sisältyvä pitkäjänteinen suunnittelu edistää ja osaltaan mahdollistaa elinkeinoelämän investointien ja toiminnan suunnittelemista nykyistä pidemmän aikavälin suunnitelmiin ja tietoihin perustuen. Kun maakunnat laativat valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan perustuvia maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, huomioidaan menettelyssä ja vuorovaikutuksessa (15 g §) myös sellaiset alueelliset toiminnanharjoittajat, joiden toimialaan liikennejärjestelmä voi olennaisesti liittyä. Tarvittaessa maakunnallisen suunnitelman valmistelua varten voidaan asettaa myös yhteistyöryhmä, jossa voi tarpeen mukaan olla myös elinkeinoelämän edustusta.

Tienpitovastuun siirtyminen maakunnille voi palveluntuottajien näkökulmasta muuttaa yritysten toimintaympäristöä nykytilanteeseen verrattuna. Nykytilanteessa maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla ja urakat kilpailutetaan niiden keston ollessa yleensä viisi vuotta. Urakkasisältöjen yhtenäisyyttä ohjataan valtakunnallisilla toimintalinjoilla ja asiakirjapohjilla. Liikennevirasto jakaa pääosan päivittäisen kunnossapidon rahoituksesta alueille urakkasopimusten hintojen perusteella. Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu KAS ELY), Läntinen (vastuu VAR ELY), Itäinen (vastuu KES ELY) ja Pohjoinen (LAP ELY). Jatkossa tienpidon hankinta on maakuntien tehtävänä, millä voi olla vaikutuksia myös palveluntuottajiin. Esimerkiksi hoitourakat, niiden koko sekä hoitoalueet saattavat muuttua, millä voi olla vaikutusta myös kyseisellä toimialalla toimiviin yritysyrityksiin. Esityksen vaikutuksia markkinoiden toimivuuteen infrarakentamisen ja kunnossapidon toimialoilla on kuitenkin hankala yksityiskohtaisesti arvioida, koska maakuntien yhteistyömalli esimerkiksi yhteistyöalueiden määrän osalta jää maakuntalain ja tämän esityksen mukaisesti maakuntien harkintavaltaan, tosin sillä reunaehdolla, että yhteistyöalueita saa olla enintään yhdeksän.

Toimivallan ja tehtävämuutosten johdosta elinkeinoelämälle tulee ennalta arvioiden aiheutumaan jonkin verran hallinnollisia kustannuksia, jotka johtuvat muun muassa lupatoimivallan

siirtymisestä Liikennevirastoon ja mahdollisten uusien luvitukseen liittyvien järjestelmien ja prosessien käyttöönotosta.

Esityksellä pyritään edistämään myös uusien palveluiden kehittymistä, millä voi osaltaan olla myönteisiä vaikutuksia elinkeinoelämälle. Pidemmällä aikavälillä uusien palveluiden synty-edellytysten turvaamisella voidaan arvioida olevan myös laajempia kansantaloudellisia vaikutuksia, mikäli uusia palveluita myös maantieverkon ja tienpidon osalta syntyisi markkinaehtoisesti. Tiedolla on nykyisin jatkuvasti suurempi merkitys liikennejärjestelmälle sekä sen kehittämiselle ja se on yhä useammin myös uudet liikennepalvelut mahdollistava raaka-aine ja edellytys liikennepalveluiden syntymiselle. Tieliikenteen automaation lisääntyminen etenee nopeasti ja markkinoille tulevissa uusissa ajoneuvoissa on yhä enemmän edistyneitä järjestelmiä, jotka avustavat kuljettajaa. Esityksellä pyritään osaltaan edistämään tällaista talouden ja työllisyysvaikutustenkin näkökulmasta myönteistä kehitystä, joka mahdollistaa uusien palveluiden syntymisen esimerkiksi liikennetietoihin (matkustajainformaatio, verkkoja koskeva tieto, sää- ja kelitiedot, sekä kaikkia liikennemuotoja ja -välineitä koskevat rekisterit) perustuen.

Esityksessä ehdotetaan maanteiden yksityistieliittyneiden rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle, käytännössä tienpitoalueen hoidettavaksi. Arvion mukaan yksityistieliittyneiden rumpujen lukumäärä on noin 500 000 kpl. Jo nyt yksityistieliittyneiden kunnossapitoa sisältyy alueurakoihin jonkin verran. Välittömästi toimenpiteitä vaativien yksityistieliittyneiden määrääarviot vaihtelevat 50 000 ja 100 000 välillä. Arvioiden mukaan rummun uusiminen maksaa noin 600–1000 euroa. Pehko-projektin perusteella tehdyn arvion mukaan yksityistieliittyneiden rummut nostavat korjausvelkaa 10–20 miljoonaa euroa vuodessa. Kriittisimmät kohteet olisi korjattavissa 2–3 vuodessa, jolloin kustannusarvio olisi 30–40 miljoonaa euroa. Yksimielisiä arvioissa ollaan siitä, että mikäli rumpujen kunnossapidossa haetaan elinkaarihyötyjä, tarvittaisiin pysyvä reilu yli 10 miljoonan lisärahoitus vuodessa yksityistieliittyneiden rumpujen uusimiseen. Tällä saataisiin Liikenneviraston arvion mukaan uusittua yli 10 000 rumppua vuodessa. Tieomaisuuden arvossa tämä tulisi moninkertaisena takaisin, sillä mitä enemmän aluksi panostettaisiin rahaa, sitä enemmän saataisiin elinkaarihyötyjä. Laskuajitukseen ja ojitukseen kyseisissä kohteissa olisi hyvä varata vuosittain noin 2 miljoonaa euroa vuodessa lisää. Kokonaishintaiset työt ja tarkastukset maksaisivat noin miljoonan vuodessa. Edullisinta nämä olisi kilpailuttaa alueurakoihin. Vaikka kustannuksia lakimuutoksesta valtiolle tulisikin, on hyöty pidemmällä aikavälillä huomattava, kun korjausvelan kasvua saadaan hidastettua ja maanteiden elinkaarihyötyä parannettua ehkäisemällä puutteellisesta kuivatuksesta johtuvat vauriot maanteissä. Muutos olisi toteutettavissa kustannustehokkaasti alueurakoiden kilpailuttamisen myötä.

Esityksellä ei ole kotitalouksiin tai yksityisiin henkilöihin kohdistuvia suoranaisia ja välittömiä taloudellisia vaikutuksia. Myöskään kuntatalouteen esityksellä ei ole tunnistettu olevan ainaakaan merkittäviä vaikutuksia. Julkishallintoon kohdistuvat taloudelliset vaikutukset liittyvät erityisesti henkilöstöresursseja koskeviin kysymyksiin, joita on kuvattu viranomaisten tehtäviä ja toimintatapoja koskevassa osiossa yksityiskohtaisemmin.

Esityksen mukaisesti tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä lisäksi näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa. Maanteiden tienpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Kattava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Tiedon tuottamista ja siten myös tietojärjestelmävaatimuksia on mahdollista sisällyttää tienpidon sopimuksiin, joilla tienpitäjä eli Liikennevirasto ja maakunnat sopivat tienpidon järjestämisestä. Osaltaan tiedon tuottamisen ja ylläpidon sisällyttäminen tienpitoon kuuluvaksi

kokonaisuudeksi sekä tietojärjestelmien yhteensovittaminen edellyttää julkishallinnolta toimivia tietojärjestelmiä, mikä voi aiheuttaa kustannuksia Liikennevirastolle ja maakunnille. Esityksen tietoa koskeva sääntely on luonteeltaan ennakoivaa ja mahdollistavaa, minkä vuoksi tulevaisuudessa tärkeän tiedon ja sen keräämisen kannalta välttämättömien tietojärjestelmien kustannuksia julkiselle vallalle ei voida ennakolta arvioida tarkasti.

Yritysten ja elinkeinoelämän kannalta tienpidossa tuotettavan tieto ja sen ylläpito voivat osaltaan edistämää tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia myös liikenteen palveluiden ja automaation markkinaehtoisessa kehittämisessä.

Vaikutukset kansantalouteen

Liikenneinfrastruktuurilla on erityisen suuri merkitys Suomen kaltaisessa, kaukana kansainvälisistä markkinoista sijaitsevassa pitkien etäisyyksien maassa. Tieverkko onkin Suomessa verrattain kattava (ks. yleisperustelut kohta 2.1, maantieverkon tila, tienpito ja tienpidon rahoitus). Liikenneinfrastruktuurin määrä suhteessa väestöön tai bruttokansantuotteeseen on Suomessa myös melko suuri verrattuna muihin EU-maihin, mutta kuitenkin pienempi kuin esimerkiksi Ruotsissa (Infrastruktuurin ja julkisten toimintojen sijainnin vaikutukset aluetasolla, Valtioneuvoston kanslian julkaisu -sarja 31/2009).

Esityksen kokonaisvaikutuksia työllisyyteen, investointeihin ja kulutukseen, tuotantoon, tuontiin ja vientiin sekä hintatasoon arvioitaessa voidaan kiinnittää huomioita elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen esityksessä. Esitykseen sisältyvillä maanteiden luokittelua (4 §), tieluokkiin perustuvaa palvelutasoa (13 a §) sekä liikennejärjestelmäsuunnittelua (1 a luku) koskevilla säännöksillä voi pitkällä aikavälillä olla myönteisiä vaikutuksia esimerkiksi investointeihin sekä tuontiin ja vientiin vaikuttaviin toimintaedellytyksiin. Esitykseen sisältyvä liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkän aikavälin suunnittelua, johon sisällytetään rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodelle. Tämä mahdollistaa nykyistä paremman ennakoitavuuden liikennejärjestelmän kehittämisessä, millä voi olla myös investointien näkökulmasta laajempia kansantaloudellisia myönteisiä vaikutuksia. Teiden luokittelun lähtökohtana on puolestaan niiden liikenteellinen merkitys ja esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävään runkoverkoon. Maanteiden palvelutaso on runkoverkolla muuta tieverkkoa korkeampi, mikä tarkoittaa muun muassa tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee myös tukea matka-aikojen ennakoitavuutta. Pitkällä aikavälillä onkin mahdollista, että esityksen mukaisin muutoksin esimerkiksi runkoverkon palvelutasoa pystytään turvaamaan ja kehittämään, millä voi olla myös myönteisiä kansantaloudellisia vaikutuksia. Toisaalta yrityksiä toimii luonnollisesti myös alemman tieverkon varassa, johon kohdistuvat lyhyen tähtäimen kunnossapitotoimet voivat maakuntien tienpitoroolin myötä myös tehostua ja kohdentua erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta nykyistä tehokkaammin.

Esitykseen sisältyvällä tienpidon rahoitus- ja ohjausmallilla sekä merkittäviä tiehankkeita koskevalla tienpitäjän (Liikennevirasto) toimivallalla varmistetaan myös se, että tienpitoa kehitetään ja toteutetaan yhtenäisesti ja kansantalouden kokonaisuutta parhaiten tukevalla tavalla. Esityksellä ei ole tunnistettu olevan julkisen sektorin tuottavuutta edistäviä vaikutuksia.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Keskinäiset suhteet

Voimassa olevan maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä

asiassa vastuuviranomaisena. Sen tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Esityksen mukaan Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta. Voimassa olevan maantielain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto erikseen säädetyissä tapauksissa ja ELY-keskus muutoin. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä.

Liikennevirasto vastaisi valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnalliset tehtävät ovat muun muassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja tienpidon lupatehtävät on lueteltu tarkemmin nykytilan kuvaus -osiossa. Yhteen ELY-keskukseen nykyisin sijoitettujen tehtävien lisäksi tie- ja ratamaanhankinnan ja kiinteistöjen hallinnan tehtävät valtion väylien omistajuuteen liittyvänä tehtäväkokonaisuutena ehdotetaan siirtyväksi ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Liikenneviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupatoiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet. Erityisesti tienpidon luvituksen liittyen on vireillä myös norminpurkuun liittyviä hallinnollisia keventämistoimia, joilla pyritään edistämään muun muassa digitalisaation hyödyntämistä tienpidon lupa-asioiden käsittelyssä. Näiden asioiden keskittämisellä Liikennevirastoon voidaan edesauttaa lupatoiminnan kehittämistä yhtenäisesti ja Liikenneviraston olemassa olevat resurssit tehokkaasti hyödyntäen. Lupatehtävillä on kuitenkin myös hyvin läheinen liityntäyhteys maakunnan tehtäviin, erityisesti maankäytön ja väylien suunnitteluun, minkä vuoksi lupatoimivallan irrottaminen alueellisesta yhteydestä edellyttää hyvää vuorovaikutusta ja tietojensaantimahdollisuuksia maakuntien ja lupaviranomaisena toimivan tienpitäjän välillä. Liikennevirasto voi tarvita lupa-asioiden käsittelyssä esimerkiksi tietoja alueellisista olosuhteista tai muusta lupaharkinnan kannalta merkityksellisistä seikoista. Toimivaltaisen viranomaisen edellytykset näiden tehtävien hoitamiseksi on huomioitu esityksessä sisällyttämällä lakiin säännös tietojensaantioikeudesta (15 o §).

Valtakunnallisesti keskitetyt tehtävät ja niihin liittyvät tukitoiminnot siirretään ELY-keskuksista sekä ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämisen- ja hallintokeskuksesta Liikennevirastoon ja perustettavaan Liikenteenohjausyhtiöön. Siirtyvien tehtävien määräksi arvioidaan noin 100 henkilötyövuotta. Lisäksi valtakunnallisesti keskitettyjen tehtävien tietojärjestelmät ja niiden vaatima ylläpito sekä kehittäminen siirretään Liikennevirastoon. Tämä tarkoittaa yhteensä noin 4,2 miljoonan euron määrärahasiirtoa ELY-keskusten toimintamenoista Liikenneviraston toimintamenoihin. Tässä on huomioitu siirtyviin liittyvät tietojärjestelmien menot (noin 1,5 miljoonaa euroa) sekä lupatulot (noin 4 miljoonaa euroa).

Valtion ja maakuntien välisestä suhteesta sekä ylimaakunnallisesta yhteistyöstä säädetään lain 1b luvussa. Valtion omistukseen jäävän tieverkon tienpidon kustannustehokkaaksi sekä yhtenäiseksi, asiantuntevaksi ja pitkäjänteiseksi hoitamiseksi maakunnat sopivat alueellisen tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään 9 yhteistyöalueella siten, kuin maakuntien yhteistoimintatavoista on säädetty maakuntalain 8 luvussa. Maakuntien yhteistyötä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä turvaa viime kädessä sen, että tienpidossa varmistetaan tämän lain mukaiset (15 f §:ssä osoitetut) tienpitoalueiden muodostamisella varmistettavat tavoitteet. Tienpidon järjestämistavalla on myös kansalaisiin ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia, minkä vuoksi ylimaakunnallisen yhteistyön järjestämisessä tulisi kiinnittää huomiota myös työssäkäyntialueisiin.

Esityksessä tienpidon ohjaus perustuu siihen, että Liikennevirasto ohjaa maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksella sekä informaatio-ohjauksella. Maakuntien organisatorinen asema valtionhallinnon ulkopuolella muuttaa kuitenkin tienpitoon liittyvää ohjausmallia nykytilanteeseen verrattuna. Käytännössä tienpidon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen on nykytilanteeseen verrattuna riippuvaisempi ohjausmallin sekä valtion ja maakuntien yhteistyön tosiasiallisesta toimivuudesta. Maanteiden palvelutaso liittyy verkkojen yhtenäisyyteen, kattavuuteen ja laajuuteen ja esimerkiksi valtatiellä 4 välillä Helsinki–Oulu tulee olla raskaan liikenteen kuljetusten näkökulmasta tietty palvelutaso, vaikka tien tyyppi saattaa vaihdella.

Ohjausmallin sisällön osalta onkin suhteessa maakuntien itsehallintoon arvioitava perusteellisesti, mistä asioista on säädettävä asetuksella tai määräyksellä ja mitkä seikat voidaan tämän lain tavoitteet huomioiden jättää informaatio-ohjauksen varaan. Joka tapauksessa uudistuksen myötä on nykytilaan verrattuna entistä enemmän tarpeen tukeutua epämuodollisen yhteistyön sijaan normeilla ja ohjeilla sekä myös informaatio-ohjauksella tehtävään tienpidon ohjaukseen. Nykymallissa Liikennevirastolla on ELY-keskusten liikennevastualueiden sekä sidosryhmien kanssa muodostunut luottamuksellinen maanteiden suunnittelua koskeva toimintatapa ja -malli. Uudistuksen tehtävä- ja roolimuutosten johdosta on mahdollista, että uudistuksen alkuvaiheessa on nähtävissä myös sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymistä. Maakuntien aloitettua toimintansa on mahdollista arvioida, miten maakunnat ja tienpitoalueet toimivat, jolloin selviää tarkemmin ohjaustoimenpiteiden, kuten määräysten, tarkoituksenmukainen laajuus.

Esityksellä edistetään myös viranomaisten välistä yhteistyötä tiesuunnitteluprosessissa. Maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä (27 a §), mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan ja muiden viranomaisten yhteistyötä ja tiedon kulkua sekä edistäisi suunnittelun sujuvaa läpiviemistä. Ennakkoneuvottelulla tavoiteltaisiin suunnitelman edellyttämien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, suunnitelman laatijan ja sen hyväksyjän sekä muiden viranomaisten yhteistyön ja tietojen vaihdon sujuvuutta sekä suunnitelman ja sitä koskevan hyväksymisesityksen laadun varmistamista. Erityisesti tienpitäjän mahdollisuus järjestää suunnitelman laatimisen aikana ennakkoneuvottelu tienpitoalueen ja tarvittaessa myös muiden keskeisten viranomaisten, kuten Valtion lupa- ja valvontaviraston kanssa, edistää suunnittelun laadukasta laatimista yhteistyössä eri tehtävät ja intressit omaavien viranomaisten kanssa. Näin ollen esityksessä edistettävällä viranomaisten välisellä yhteistyöllä voidaan arvioida olevan myös vaikutuksia viranomaisten välisten valitusprosessien määrään, kun suunnittelua tehdään maantielain mukaisen vuorovaihtusmenettelyn ja ennakkoneuvottelumenettelyä koskevan uuden sääntelyn mukaisesti yhteistyöhön perustuen.

Tehtävät ja menettelytavat

Esityksellä on vaikutuksia viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Liikennevirastolla on jatkossa rooli maakuntia ohjaavana tahona. Kokonaisuutena ELY-keskusten L-vastualueet ovat olleet nykytilanteessa valtio-osapuolen edustajia ja ääni vuoropuhelussa maakuntien, kuntien ynnä muiden toimijoiden kanssa. Muutoksen myötä tämä nykyinen ELY-keskusten liikennevastualueiden rooli katoaa kokonaan, millä on vaikutusta myös Liikenneviraston resurssitarpeisiin. Jatkossakin on kyettävä käymään vuoropuhelua ja tehtävä valtion edunvalvontaa muun muassa kaavoitukseen liittyen suhteessa kuntiin, maakuntiin ja muihin toimijoihin.

Tieverkon omistajuuden erottaminen käytännön toiminnasta tarkoittaa myös uusien toimintatapojen ja -mallien käyttöönottamista. Uusien tehtävien ja muutosten haltuunotto vie väistämättä

jonkin verran viranomaisresursseja, millä voi olla uudistuksen alkuvaiheessa vaikutusta viranomaisten toiminnan tehokkuuteen. Maakuntiin siirtyvät ELY-keskusten liikennevastuualueiden henkilöt ovat muutoksen voimaantulon jälkeen aivan uudessa asemassa kuin missä he ovat aikaisemmin olleet valtion edustajina. Viranomaisten tulee kiinnittää huomioita myös riittävään henkilöstön perehdyttämiseen, kouluttamiseen sekä muutoksesta tiedottamiseen.

Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla sekä informaatio-ohjauksella. Valtio ohjaisi tienpitoalueella hoidettavaa tienpitoa tienpidon sopimuksen sekä ohjeiden ja muun, informaatio-ohjauksen keinoin. Uudistuksen johdosta on mahdollista, että norminanto (13 §:n nojalla annettavat mahdolliset Liikenteen turvallisuusviraston määräykset sekä 13 a ja 33 §:n nojalla annettavat liikenne- ja viestintäministeriön asetukset) tulisivat korvaamaan ainakin joissain määrin nykymallin epämuodollista ohjauskeinovalikoimaa.

Lisäksi ELY- keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Liikennevirasto vastaa jatkossa maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirastoon siirtyy siten osa ELY- keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä. Liikennevirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tienpito tehtävät luetellaan keskeiset ehdotukset -osiossa s. 35.

Pääosa tienpitoon liittyvistä tehtävistä siirtyy esityksen mukaisesti maakuntiin. Maakunnat vastaisivat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jota toteutettaisiin 18 maakunnassa, ja maanteiden tienpito tehtävät järjestettäisiin maakuntien tienpitoalueilla.

Liikennevirastoon siirtyvien tehtävien osalta Liikenneviraston työ määrä ja tehtävät tulevat lisääntymään, mutta toimintaedellytykset tulee jossain määrin turvattua, kun tehtäviä ELY-keskusten liikennevastuualueilla hoitanut henkilöstö siirtyy Liikennevirastoon. Uusia resurssitarpeita on tunnistettu ja ne liittyvät siihen, että Liikenneviraston tulee kyetä ohjaamaan päätieverkon kaikkia palvelutasoon vaikuttavia asioita jo kaavatasolta lähtien.

Asiakasnäkökulmasta yllä mainittujen tehtävien keskittäminen voi jossain määrin myös selkiyttää tilannetta nykytilaan verrattuna, vaikkakin suurin osa esimerkiksi tienpidon lupatehtävistä hoidetaan nykymallissakin keskitetysti. Esityksen mukaisella toimintatavalla voidaan mahdollisimman tehokkaasti edistää modernia, holistista ja käyttäjä- sekä asiakasystävällistä toimintaa tienpitoon liittyvissä tehtävissä. Keskitetty lupatoimivalta parantaa kansalaisten yhdenvertaisuutta, kun lupaperusteiden lisäksi lupaharkinta on yhtäläistä koko maassa.

Menettelytapoihin ja tehtäviin liittyen muutoksella voi olla myös välillisiä vaikutuksia liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastolle asettamien tulostavoitteiden edistämiseen ja toteutumiseen, koska nykytilanteessa tulohajattavien ELY-keskusten liikennevastuualueiden sijasta uudistuksen jälkeen ohjataan 18 itsenäistä maakuntaa. Poliittisen päätöksenteon lisääntyminen voisi ainakin teoriassa johtaa myös tehostumukseen ja jopa toimenpiteiden viivästymiseen. Poliittisella päätöksenteolla voi olla mahdollista ohjata rahoitusta pois sieltä, missä sitä tarvittaisiin väyläomaisuuden säilyttämiseksi. Riskinäkökulmasta tarkasteltuna tämä voisi johtaa esimerkiksi korjausvelan lisääntymiseen.

Viranomaisten menettelytapoihin on vaikutuksia esitykseen sisältyvällä säännöksellä, jolla mahdollistettaisiin maastopalvelun hankkiminen muilta kuin viranomaisilta. Lakia täydennettäisiin säätämällä Liikennevirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvien avustavien maastopalvelutehtävien sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi. Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan

operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankkimisella ostopalveluna jo nykykäytännössä. Perusteena käytännölle on ollut se, että mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluontoisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Ei myöskään ole täysin selvää, että tehtävässä olisi kyse kokonaisuudessaan julkisesta hallinto-tehtävästä. Julkisen hallintotehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan on kuitenkin perusteltua täydentää maantielakia siten, että maastopalvelutehtävän hankkimisesta muilta kuin viranomaisilta säädetään laissa. Resurssinäkökulmasta maastopalvelussa on kysymys liikennehallinnon kannalta merkittävästä asiasta, mikäli kyseinen palvelu tulisi tuottaa kokonaan virkatyönä. Muutoksella ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia viranomaisten resurssitarpeisiin, koska näitä teknisluonteisia ja avustavia maastopalvelutehtäviä on hankittu ostopalveluna tienpidon hoitourakoiden yhteydessä.

Vaikutukset organisaatioon ja resursseihin

Merkittävimmät vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöresursseihin liittyvät maakunnille siirtyviin ELY-keskusten liikennetehtäviin, Liikenneviraston uuteen ohjausrooliin suhteessa maakuntiin sekä ministeriölle esityksessä säädettyihin tehtäviin.

Nykytilanteessa Liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueita on 9 ELY-keskuksessa.

Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu KAS ELY), Läntinen (vastuu VAR ELY), Itäinen (vastuu KES ELY) ja Pohjoinen (LAP ELY). Keskitetyissä hankintatehtävissä on henkilöstöä noin 105 htv. Valtakunnallisesti on keskitetty myös seuraavat tehtävät: tienpidon luvat (PIR ELY), liikenteen asiakaspalvelut (PIR ELY), saaristoliikenteen maantielautta- ja yhteysalusliikenne (VAR ELY), vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP ELY) ja tienvarsi-telematiikka (KAS ELY). Näissä tehtävissä on 73 htv.

Tienpitoa on tehostettu voimakkaasti ja tienpidon palvelutason yhtenäistämiseksi ja hankintojen tehostamiseksi jo tiepiirejä yhdistettiin voimakkaasti. Sitten tehostamista on jatkettu ELY-keskuksissa erityisesti hankintojen ja toimintojen keskittämällä, millä on pyritty turvaamaan riittävät resurssit tehtävien laadukkaaseen hoitoon. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 htv. Yhteenvetona voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 %) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

Maakuntauudistuksen riskinä on tunnistettu erityisesti nykyisten henkilöresurssien jakaantuminen useaan maakuntaan, mikä voisi johtaa siihen, että ilman ylimatekunnallista yhteistyötä kaikilla maakunnilla ei olisi riittävää asiantuntemusta kaikista tienpidon kannalta merkityksellisistä asioista. Ilman maakuntien välistä yhteistyötä tarvittaisiin arviolta 40 - 50 % lisää henkilöstöä hoitamaan nykyisiä liikennehallinnon tehtäviä (nyt tienpitoa tuotetaan tehtäväkokonaisuudesta riippuen yhdeksästä, neljästä tai yhdestä yksiköstä). Kokonaan uusille "tienpitoaikkakunnille" tarvittaisiin jopa 150 - 200 henkilöä, eikä tällaisen osaamisen hankkiminen käytännössä olisi mahdollista. Valtion näkökulmasta on tärkeää, että uudistuksessa turvataan tehokkain tapa hoitaa tuloksellisesti valtion omaisuutta osaaminen säilyttäen ja sitä kehittäen, olemassa olevat ja tulevat synergiat hyödyntäen.

Myös tienpidon hankinnan keskityksen purkamisen voi, ainakin ennen maakuntien toiminnan vakiintumista, nostaa jossain määrin kustannuksia, koska nykyistä ohuemmalla ammattitaidolla hajautetummin hoidettu kilpailutus voisi johtaa esimerkiksi useampiin valituksiin ja näin viivästyttää esimerkiksi töiden suorittamista. Yksikkökustannusten nousu voi olla mahdollista,

mutta siihen pystytään osaltaan vaikuttamaan ohjauksen, kuten hankinnan menettelytapoja koskevan ohjauksen, kautta.

Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöresurssien niukkuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Esityksessä on pyritty huomioimaan edellä mainitut riskit säätämällä tienpitoalueiden enimmäismääräksi 9 sekä lisäksi siirtämällä ylimaakunnallista intressiä omaavia tehtäväkokonaisuuksia Liikenneviraston hoidettavaksi (esimerkiksi tienpidon lupa-asiat). Esityksessä on pyritty huomioimaan myös osaaminen ja resurssit, koska ongelmaksi toimivallan hajauttamisessa maakuntien ja niiden tienpitoalueiden sekä tienpitäjän kesken voisi nousta se, että sekä valtionhallinnossa että maakuntien hallinnossa tarvittaisiin tietty määrä samansuuntaista osaamista omaavia asiantuntijoita eivätkä asiantuntijat voisi olla virkasuhteessa sekä valtionhallintoon että maakuntiin.

Maantielain suunnittelua koskevilla 2 luvun muutoksilla maanteiden suunnittelu siirtyy pääsääntöisesti maakuntien tienpitoalueiden tehtäväksi. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi hankkeen merkittävyys. Merkittävänä tiehankkeina pidettäisiin ainakin valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita. Näiltä osin ELY-keskusten liikennevastuualueiden henkilöstö siirtyy maakuntien palvelukseen, joten Liikennevirastoon tulee kohdistumaan resurssitarvetta suunnittelun osalta.

Resurssivaikutuksia voi olla myös sillä, että kaikkia sellaisia tukiresursseja, joita Liikennevirastosta tuotetaan nykyisellä ohjaus- ja toimintamallilla ELY-keskusten liikennevastuualueiden käyttöön, ei välttämättä ole mahdollista toteuttaa maakuntamallissa uudistuksen alkuvaiheessa.

Julkisen henkilöliikenteen palvelutason ja järjestämisen (mukaan lukien ostopalveluiden) vastuu siirtyy ELY-keskuksista maakunnille, jotka voivat järjestää asian parhaaksi katsomallaan tavalla. Maakuntien tulee arvioida, voidaanko julkinen henkilöliikenne järjestää markkinaehtoisesti vai tarvitaanko julkista tukea. Palvelutason arvioinnissa joudutaan huomioimaan liikenneyhteydet eri kuntien ja maakuntien välillä. Toiminnan toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä alueellisesti ja maakunnan rajojen yli. Liikenteen palveluista annetun lain tullessa voimaan 1.7.2019 maakunnilla on mahdollisuus yhdistellä kuljetuksia vapaammin kuin tällä hetkellä. Keskisuurten ja suurten kaupunkien joukko-liikennetuki säilyy edelleen. Palveluiden suunnittelu ja järjestäminen edellyttää osaamista ja riittäviä resursseja tehtävien siirtymässä yhdeksästä ELY-keskuksesta 18 maakuntaan. Toiminta kattaisi tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä erityiskysymyksenä Merenkurkun liikenteen. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoitettaviin tehtäviin lukuun ottamatta valtionavustustehtäviä ja lentoliikenteen ostoja sekä Merenkurkun liikennettä.

4.3 Henkilöstövaikutukset

Lakiehdotuksen henkilöstövaikutukset kokonaisuutena

Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtamisesta ja kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä. Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluvat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpitoalueella maakuntien sopiman toimijan toimesta.

Maakuntalain 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti maakunta voisi hoitaa liikennepalveluiden ja julkisen henkilöliikenteen sekä saaristoliikenteen järjestämistä ja suunnittelua.

Tehtävä on vapaaehtoinen, mutta jos maakunta ottaa vastatakseen näistä kokonaisuuksista, Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat jatkossakin olla toimivaltaisia viranomaisia. Jo-kaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiassa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaisissa ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981).

ELY-keskuksissa tienpidon tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi edellä kuvatus tehtävänjaon mukaisesti maakuntiin ja Liikennevirastoon.

Tähän esitykseen sisältyvien lakien sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön maakuntaau-distukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehi-tyksen edistämisestä) mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja työ- ja elinkeinokeskusten kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvien tehtävien arvioidut henkilöstövaikutukset esitetään alla olevassa taulukossa. Jatkovalmistelun yhteydessä vahvistetaan tarkemmin siirtyvät henkilötyövuosimäärät ottaen huomioon osaami-sen ja toimintaresurssit sekä tehtävien ja henkilöstön jakautuminen maakuntien, Liikenteenoh-jausyhtiön ja Liikennevirasto välillä siirtoja koskevien säännösten mukaisesti. Siirrot on tarkoi-tus toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2020.

Tehtävä (vastuu)	HTV 1.2.2017	Järjestäjätahot 2020
Liikenteen asiantuntijatehtävät (kaikki ELYt), josta - Joukkoliikennetehtävät 30 htv - Yksityistieavustukset 6 htv - Lj-työn johtaminen 6 htv	120	Maakunta Maakunta Maakunta
Tienpidon suunnittelu ja väyläomaisuuden hallinta (kaikki ELYt) - Tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta - tienpidon suunnittelu	118 13 105	Liikennevirasto Maakunta
Maanteiden kunnossapidon ja rakentamisen hankinta sekä sopimuskauden aikainen toiminta - Hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (VAR) - Muut	100 2 98	Liikennevirasto Maakunta
Maantielauttaliikenne (tien jatke)	2	Liikennevirasto
Saariston yhteysalusliikenne	2	Maakunta
Tienvarsitelematiikka (KAS) - Tietunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät - Hankintojen, palveluiden ja älyliikenteen kehittäminen sekä kansallinen ja kansainvälinen yhteistyö - Liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntija-tehtävät	1 1 7	Liikennevirasto Liikennevirasto Liikenteenohjaus-yhtiö
Tienpidon lupatehtävät (PIR)	40	Liikennevirasto
Asiakaspalvelutoiminto (PIR)	12	Liikenteenohjaus-yhtiö
Vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP-ELY)	9	Liikennevirasto
Museo- ja perinnetoiminta (PIR)	1	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpitoa palvelevat taloushallintotehtävät	6	Liikennevirasto

KEHA/ Tienpidon maanhankinnan maksatustehtävät	3	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpidon lupapalvelua tukevien tietojärjestelmien ylläpito ja kehittäminen	1	Liikennevirasto
KEHA/ Tienpidon asiakirjahallintotehtävät siirtyviin tehtäviin liittyen (mm. lupapalvelut)	4	Liikennevirasto
Yhteensä	427	
- Maakunnissa 325 HTV		
- Liikennevirastossa 83 HTV		
- Liikenteenohjauksessa 19 HTV		

Maakuntiin siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatettaisiin hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Henkilöstön siirtyminen maakuntaudistuksen yhteydessä maakuntiin sekä maakuntakonserniin kuuluviin ja maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin katsottaisiin esityksen perusteella liikkeenluovutukseksi. Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön osalta työsopimuslain ja kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain sekä valtiolta siirtyvän henkilöstön osalta valtion virkamieslain ja työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin uudistuksen yhteydessä toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täytyvätkö niissä mainituissa laeissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Jos henkilö siirtyisi ensin maakuntaan ja sieltä myöhemmin maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, voimaannapolain liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä noudatettaisiin vuoden 2021 loppuun mennessä tehtävissä henkilöstösiirroissa. Tämän jälkeen tehtävissä henkilöstösiirroissa noudatettaisiin voimassa olevien lakien liikkeenluovutussäännöksiä.

Henkilö siirtyisi sen maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jolle siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet henkilön tosiasiallisista työtehtävistä.

Henkilöstö siirtyisi niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Uusi työnantaja olisi velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olevan, aikaisempaa työnantajaa sitoneen työ- tai virkaehtosopimuksen määräyksiä sopimuskauden loppuun. Sopimuskauden päättymisen jälkeen siirryttäisiin soveltamaan uutta työnantajaa sitovaa työ- tai virkaehtosopimusta. Palkka- ja muut palvelussuhdevaikutukset riippuisivat osittain sovellettavan sopimuksen tasosta.

Liikkeenluovutus ei ole sellaisenaan peruste palvelussuhteen ehtojen muuttamiseen. Henkilöstön tehtävät voisivat muuttua, kun siirtyvät tehtävät yhdistettäisiin uudella tavalla kokonaisuudeksi. Tehtävien muutoksilla voisi olla vaikutuksia myös palkkaukseen.

Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyisivät liikkeenluovutuksessa uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Suuri osa määräaikaisista palvelussuhteista todennäköisesti päättyy vuoden 2019 lopussa.

Aikaisemman työnantajan palveluksesta perhevapaille jääneillä työntekijöillä olisi oikeus palata uuden työnantajan palvelukseen ensisijaisesti aikaisempaan työhön.

Jos henkilö siirtyisi sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelu-keskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, tilanteessa sovellettaisiin yleisiä liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kunnallisen palvelussuhdelainsäädännön soveltamisalaa on ehdotettu laajennettavaksi koskemaan myös maakunnan henkilöstöä, joten valtion henkilöstöä siirtyisi uuden palvelussuhdelainsäädännön piiriin. Osa valtion henkilöstöstä siirtyisi työsuhteeseen ja siten työsuhteissa sovellettavan lainsäädännön piiriin. Jos siirtyminen tapahtuisi maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön tai näiden määritelmien ulkopuolelle jäävään muuhun maakunnille palveluja tuottavaan palvelukeskusyhtiöön, siirtyisi virkamies työsuhteeseen.

Maakuntien työnantajaedunvalvonta on ehdotettu järjestettäväksi siten, että työnantajaedunvalvojana toimisi Kunta- ja maakuntatyönantajat KT. Sen tehtäviin kuuluisi neuvotella ja sopia jäsenyhteisöjensä puolesta henkilöstön palvelussuhteen ehdoista sekä neuvotella ja sopia keskusjärjestötasoisia sopimuksista ja suosituksista.

Lähtökohtaisesti vain virkasuhteessa olevalla henkilöllä on oikeus julkisen vallan käyttöön. Tästä voidaan kuitenkin poiketa säätämällä tehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle perustuslain 124 §:n mukaisilla edellytyksillä. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan an-taa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttönä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä tai tehtäviä, jota ei voida an-taa muulle kuin viranomaiselle, hoitaa maakunta. Näin ollen virkasuhteessa oleva, julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi lähtökohtaisesti maakuntien palvelukseen.

Maakuntien liitoista ja valtiolta maakuntaan sekä maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön siirtyvän henkilöstön lisäeläkkeet turvattaisiin säätämällä asiasta erikseen. Jos henkilö siirtyisi valtiolta sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelukeskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, henkilön lisäeläkkeen säilyminen turvattaisiin sopimuksin.

Henkilöstön siirryttyä maakuntien palvelukseen vuoden 2020 alussa, on kunkin maakunnan tehtävänä määritellä henkilöstö- ja palkkapolitiikka lainsäädännön sekä työ- ja virkaehtosopimusten määrittämässä rajoissa. Palkkaharmonisoinnin kustannusvaikutus määräytyy sen mukaisesti, millaiseksi tehtäväkohtaiset palkkatasot maakunnissa määritellään ja millä aikataululla palvelussuhteen ehtoja ja palkkausta harmonisoidaan.

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Valtion virastojen välillä tapahtuvissa henkilösiirroissa noudatetaan valtion virkamieslain 5a – 5c §:issä säädettyjä periaatteita. Pääsääntönä tällöin on, että virat ja niihin nimitetyt virkamiehet siirtyvät samaan virastoon tai samoihin virastoihin kuin tehtävät siirtyvät. Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyvät uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteen keston ajaksi.

Liikennevirastoon siirtyvään henkilöstön tehtävien vaatavuudet sekä henkilökohtaiset työsuorituksukset virastossa arvioitaisiin ja palkkaukset määräytyisivät Liikenneviraston palkkausjärjestelmän mukaisesti.

Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta ehdotetulla lailla (HE /2018 vp) perustettavaan osakeyhtiöön (jäljempänä yhtiö) siirtyisi ELY-keskuksissa hoidetut liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät sekä liikenteen asiakaspalvelutoiminto. Näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön virat lakkaisivat, ja niihin perustuvat virkasuhteet ja määräaikaiset virkasuhteet päättyisivät ilman irtisanomista. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden virkasuhteinen henkilöstö otettaisiin yhtiön palvelukseen työsuhteeseen. Virkojen lakkaaminen ja virkasuhteiden päättyminen ei edellyttäisi suostumusta. Määräaikainen henkilöstö siirtyisi tai otettaisiin määräaikansa osoittamaksi ajaksi yhtiön palvelukseen määräaikaiseen työsuhteeseen.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työehtosopimuksessa sovitaan.

Henkilöstö siirtyisi yhtiöittämisessä julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin. Periaatteena olisi, että ELY-keskuksesta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka henkilöllä valtiolla on eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatun mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertakustannukseksi arvioidaan noin 80 000 euroa.

Muilta osin liikenteenohjauksen ja -hallinnan yhtiöittämiseen liittyviä vaikutuksia on arvioitu hallituksen esityksessä laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE /2018 vp; luonnos lausuttavana 7 päivään helmikuuta 2018).

Yhteistoiminta

Maakuntaudistuksen valmistelussa noudatettaisiin työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnissa annettua lakia (449/2007) ja yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annettua lakia (1233/2013). Maakuntien perustamisen jälkeen toteutettavat järjestelyt käsiteltäisiin yhteistoiminnassa ehdotetun työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnassa ja maakunnassa annetun lain mukaisesti.

Maakuntaudistuksen edellyttämät järjestelyt valmisteltaisiin yhteistoiminnassa muutoksen kohteena olevan henkilöstön edustajien kanssa. Kun otetaan huomioon uudistuksen laajuus ja siirtyvien tehtävien hoidon jatkuvuuden sekä palvelukyvyn turvaamisen tärkeys, ovat yhteistoimintaneuvottelujen oikea-aikainen käynnistys ja valmisteluun liittyvä avoimuus keskeisiä uudistuksen onnistumiselle. Valmistelu edellyttää merkittävää työpanosta henkilöstön edustajilta. Edellä mainituissa yhteistoimintalaeissa säädetään työnantajan velvollisuudesta antaa henkilöstön edustajille vapautusta työstä.

Yhteistoimintaneuvottelut olisi käynnistettävä hyvissä ajoin ennen kuin tehdään sellaisia tehtävien siirtoa koskevia päätöksiä, joilla on merkittäviä henkilöstöä koskevia vaikutuksia. Vaiheittainen muutoksen toteutus voisi johtaa useisiin tehtäväsiirtoja koskeviin yhteistoimintaneuvotteluihin valtion virastoissa.

Muilta osin viitataan hallituksen esityksen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskeväksi lainsäädännöksi (HE /2018 vp) henkilöstövaikutusten arviointiin.

4.4 Sukupuolivaikutukset

Muutoksessa noudatetaan naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annettua lakia (609/1986).

Maakuntia ja muita uusia työnantajia koskee naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain kielto soveltaa palkka- ja muita palvelussuhteen ehtoja siten, että työntekijä tai työntekijät joutuvat sukupuolen perusteella epäedullisempaan asemaan kuin yksi tai useampi työnantajan samassa tai samanarvoisessa työssä oleva työntekijä. Tasa-arvolain 6 a §:n mukaisella palkkakartoituksella tulisi selvittää, ettei saman työnantajan palveluksessa olevien samaa tai samanarvoista työtä tekevien naisten ja miesten välillä ole perusteettomia palkkaeroja. Oikeus- ja valvontakäytännössä on katsottu, että jotkut muutostilanteet, kuten liikkeenluovutus, voivat olla hyväksyttävä peruste palkkaerolle tietyn siirtymävaiheen ajan. Uusien työnantajien on ryhdyttävä toimenpiteisiin perusteettomien palkkaerojen poistamiseksi kohtuullisessa ajassa.

Vuoden 2016 tietojen mukaan ELY-keskuksiin ja KEHA-keskukseen palvelussuhteessa olevista oli naisia noin 59 prosenttia.

Lakeihin ehdotettavilla muilla muutoksilla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon.

4.5 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan välittömiä ympäristövaikutuksia. Voidaan kuitenkin todeta, että esitykseen sisältyvä pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelu ottaa huomioon myös tulevat liikennetarpeet ja ympäristönäkökohdat. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on kokonais-tarkastelua, jolla hyvin toimiessaan voidaan arvioida olevan myös ympäristön kannalta positiivisia vaikutuksia. Tätä kautta uudistuksella voi olla myös ihmisten terveyteen ja elinoloihin sekä ilmastomuutoksen hillintään pitkällä aikavälillä liittyviä myönteisiä vaikutuksia.

Maanteiden kunnossapidon tasosta ja palvelutasosta säätämällä voisi olla positiivisia ympäristövaikutuksia. Lyhyemmät ajoajat ja tasaisempi matkavauhti näkyvät polttoaineen pienempänä kulutuksena. Pienempi määrä painorajoituksia esimerkiksi elinkeinoelämän kannalta tärkeissä silloissa mahdollistaa osaltaan kustannustehokkaammat kuljetukset silloin, kun raskaiden kuljetusten ei tarvitse käyttää painorajoituksista johtuvia kiertoreittejä.

Esityksen 2 luvussa säädetään hankearvioinnista, joka kohdistuu myös luonnonympäristöön ja rakennettuun ympäristöön. Hankearvioinnin lakisääteisyys parantaa arvioinnin laatua ja yhdenmukaistaa käytäntöjä, jolloin hakkeiden ympäristövaikutukset ovat tältä osin nykyistä paremmin vertailukelpoisia keskenään.

Edelleen esityksen 2 luvussa säädetyissä suunnitteluperusteissa on mahdollista määrittellä esimerkiksi jokin tietty ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltu vaihtoehto jatko-suunnittelun pohjaksi. Tällöin myös esitykseen sisältyvien suunnitteluperusteiden (15 r §)

kautta on mahdollista vaikuttaa myös mahdollisiin ympäristövaikutuksiin esimerkiksi tien sijainnin ja haitallisten vaikutusten torjumiseksi tehtävien toimenpiteiden osalta.

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia luonnonvarojen ja energian käytön osalta. Eri liikennemuotojen välisiin suhteisiin tullaan jatkossa vaikuttamaan erityisesti liikennejärjestelmäsunnittelussa, jossa käsitellään myös liikkumistarpeita yleisesti. Näin ollen liikennejärjestelmätymätyöllä on mahdollista vaikuttaa ja myös ohjata eri liikkumismuotojen käyttämistä, millä voi pitkällä aikavälillä olla vaikutuksia myös liikenteen päästöjen hillitsemisen ja ihmisten terveyden ja elinolojen kannalta.

4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Maanteiden merkitys on elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta merkittävä, koska rautatie- ja lentoasemaverkosto eivät kata koko maan tarpeita. Aluekehitysvaikutusten ja alueiden kehittämisen kannalta tieliikennejärjestelmä on keskeisessä asemassa. Liikennejärjestelmäsunnittelulla ja tieverkon pitkäjänteisellä kehittämisellä luodaan edellytykset asumiselle ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa sekä vaikutetaan kestäväen ja tasapainoisen aluerakenteen syntymiseen. Tienpidolla tulee voida edistää alueiden omia kehitysstrategioita ja alueellisia erityispiirteitä, ottaen huomioon ylimaakunnalliset tarpeet sekä valtion intressit väyläomaisuuden haltijana. Maantielain muutoksessa tienpitotehtävät siirtyvät maakuntien vastuulle ja ohjaus- ja rahoitusmallin mukaisesti tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen. Ohjaus- ja rahoitusmallin tavoitteena on varmistaa maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Toisaalta maakuntien rooli tienpidossa ja alueellinen asiantuntemus ja päätöksenteko voivat myös parantaa erityisesti alemman tieverkon kunnossapitoa ja tasoa, jos maakunnissa ja yhteistyöalueilla kyetään nykyistä paremmin kohdentamaan toimenpiteitä tarpeiden mukaisesti ja alueelliseen asiantuntemukseen perustuen. Voidaan myös arvioida, että näistä lyhyen tähtäimen hyötyjen etsimisestä tulee nykyistä joustavampaa, vaikka tieverkon omaisuudenhallinnan näkökulmasta painopisteen tulee olla pääasiassa pitkän aikavälin tarkastelussa ja tienpidon rahoituksen kohdentamisessa maantieverkon omaisuudenhallinnan näkökulmasta tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

Aluekehitysnäkökulmasta tiehankkeet keskusalueilla ja pitkämatkaisen liikenteen kauttakulkuväylinä toimivien yhteysvälien kehittäminen parantavat syrjäseutujen saavutettavuutta kokonaisuutena tehokkaammin kuin itse syrjäseuduilla toteutettavat hankkeet, sillä syrjäseutujen hankkeet vaikuttavat saavutettavuuden kannalta paljon suppeampaan maantieteelliseen alueeseen. Hyvin toimivat liikenneyhteydet ydinalueen ja muiden alueiden välillä (esimerkiksi maanteiden runkoverkko) voivat kuitenkin kiihdyttää taloudellisen toiminnan alueellista keskittymistä ydinalueelle, jos ydinalueelta on hyvät liikenneyhteydet kaikkialle maahan, mutta alueiden välillä liikenneyhteydet eivät toimi tai niiden palvelutaso ei ole riittävällä tasolla. Tasaisen kehityksen saamiseksi pitäisi kyetä parantamaan saavutettavuutta myös eri alueiden ja aluekeskusten välillä, esimerkiksi alueellisen saavutettavuuden kannalta keskeisten liikenteen solmukohtien yhteysvälejä parantamalla. Tällaiset näkökulmat tulevat esityksen mukaan huomioitavaksi pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsunnittelussa.

Yleisesti voidaan arvioida, että esityksen mukaista rahoitus- ja ohjausmallia noudattamalla esitykseen sisältyvillä muutoksilla ei pitäisi olla merkittäviä vaikutuksia aluekehityksen näkökulmasta. Mikäli Liikenneviraston vaikutus- ja ohjausmahdollisuudet puolestaan heikkenisivät nykytilaan verrattuna, ei käytännössä olisi mahdollista taata yhtäläisiä tienpidosta johtuvia sekä tienpitotoimenpitein edistettäviä aluekehitysmahdollisuuksia. On myös luonnollista, että maakunnat pyrkivät edistämään alueidensa elinvoimaisuutta ja muun muassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä alueillaan. Tällä voi olla vaikutuksia myös aluekehitykseen ja toimintojen sijoittumiseen pidemmällä aikavälillä.

Esitykseen sisältyvällä yhtenäisellä palvelutasomäärittelyllä sekä laatutasovaatimuksilla edistettäisiin kansalaisten ja elinkeinoelämän mahdollisimman yhdenvertaista kohtelua maan eri osissa. Maantieverkon kunnolla on laajat yhteiskunnalliset vaikutukset. Vaikutukset kohdistuvat sekä asiakkaille että väylänpitäjälle eli valtiolle.

Huonokuntoinen liikenneverkko lisää logistiikan kustannuksia lisääntyvinä ajoaikoina ja -kustannuksina. Väylien korjausvelka pidentää matka- ja kuljetusaikoja sekä heikentää niiden ennakoitavuutta ja täsmällisyyttä. Painorajoitukset alentavat elinkeinoelämän kuljetusten tehokkuutta silloin, kun joudutaan turvautumaan kiertoreitteihin. Verkon käyttäjien polttoaineen kulutus lisääntyy. Huonokuntoinen tieverkko lisää värinä- ja meluhaittoja. Lisäksi huonokuntoinen tieverkko vähentää väylän käyttäjien ajomukavuutta ja kasvattaa ajoneuvojen korjauskustannuksia. Liikenneverkon huonolla kunnolla on myös vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä jonkin verran päästöjen määrään.

Väylänpitäjälle eli valtiolle korjausvelan kasvu kasvattaa akuuttien, äkillisten korjaustarpeiden määrää. Väylien tulevat korjauskustannukset kasvavat sitä suuremmiksi, mitä kauemmin korjausvelan annetaan kasvaa. Teiden talvihoito vaikeutuu ja kallistuu väylien kunnan laskiessa ja talvihoidon taso laskee. Myös vahingonkorvausvaatimukset lisääntyvät ja asiakkaiden lisääntyvä tyytymättömyys saattaa johtaa lyhyellä tähtämellä tehottomiin ratkaisuihin.

Kunnossapidon tasosta säättäminen edistäisi kansalaisten ja elinkeinoelämän yritysten yhdenvertaista kohtelua maan eri osissa, kun merkitykseltään ja liikennemääriltään saman tasoisilla teillä tulisi tarjota yhtenäistä kunnossapidon tasoa. Kunnossapidosta säättäminen tuottaisi myös ennustettavaa tietoa siitä, millaista laatutasoa kullakin väylällä olisi tarjottava. Odotusarvo on, että vaikutukset väylien kuntoon olisivat positiiviset.

Maakuntien alueelliset intressit sekä päätöksenteon poliittisuus voivat ilman Liikenneviraston vaikutus- ja ohjausmahdollisuutta kohdentaa toimenpiteitä ja niiden rahoitusta siten, ettei aluekehitysnäkökulmaa tarkastella prosessissa riippumattomasti. Kehitykseen voi paikallisesti vaikuttaa myös se, että kun tienpito on enemmän maakunnan vastuulla, voi keinovalikoima mahdollisten tieverkosta johtuvien ongelmien ja haasteiden ratkaisemisessa monipuolistua nykyisestä. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että haja-alueiden rakentamiseen ja kehittämiseen suhtauduttaisiin pidättyväisemmin, kun kokonaistarkastelussa huomioitaisiin myös maanteiden kunnossapitokustannukset. Maakuntien intressissä voikin olla enenevässä määrin tienpidon määrärahojen kohdentaminen niille verkon osille, joissa toimenpiteillä on mahdollisimman suuri vaikutus maakunnan elinvoimaan ja menestystekijöihin.

Maanteiden suunnittelua koskevalla toimivallanjaolla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia kansalaisten asemaan. Lailla turvataan kansalaisten yhtäläiset osallistumismahdollisuudet sekä maantien suunnittelua koskeva vuorovaikutusmenettely, joka on yhtäläinen riippumatta siitä, vastaako hankkeesta maakunta vai Liikennevirasto.

Turvallisuuteen ja varautumiseen liittyen esitykseen sisältyy ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevat valvonta- ja määräyksenantovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle. Varautumista koskeva säännös varmistaa osaltaan sen, että tienpidon toimijakentässä tapahtuvista muutoksista huolimatta varautumisen kannalta olen-naisen tärkeä valtakunnallinen yhtenäisyys pystytään varmistamaan. Varautumisesta säättäminen vähentää myös mahdollisia riskejä, joita varautumiseen liittyen voisi aiheutua tienpitoon liittyvissä muutoksissa, joissa maakunnat tulevat vastaamaan maakuntalain mukaisesti tietyistä tienpitoon liittyvistä tehtävistä. Säännös velvoittaisi tienpitäjää yhteistyössä tienpitoalueen maakuntien kanssa varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, joten velvollisuudella olisi myös vaikutuksia Liikenneviraston ja maakuntien resurssi- ja osaamistarpeisiin. Liikenteen

turvallisuusvirastolla olisi valtuus valvoa varautumista ja turvallisuusvirastolla olisi myös valtuus antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta.

Vesiliikennelain (463/1996) muutoksella mahdollistetaan, että kunta voi periä maksun moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistu-vaan tai pysyvään järjestämiseen haettavasta luvasta tai yksittäisen tapahtuman järjestämisestä, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia perustuslain 2 luvun mukaisiin perusoikeuksiin, yhdenvertaisuuteen tai syrjimättömyyteen, vaikutuksia lapsiin eikä sukupuolivaikutuksia. Myöskään työllisyysvaikutuksia ei ole tunnistettu, mutta pidemmällä aikavälillä maakuntien rooli voi lisätä myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja siten työllisyyttä maakunnissa.

Vaikutukset maantieverkkoon ja liikennejärjestelmään kokonaisuudessaan

Mikäli esityksen mukainen tienpidon rahoitus- ja ohjausmalli tulevat toimimaan käytännössä, eivät esitykseen sisältyvät uudistukset itsessään tule ainakaan heikentämään väyläverkon kuntoa.

Esitykseen sisältyvän liikennejärjestelmäsunnittelun tavoitteena on edistää pitkäjänteistä valtion, maakuntien ja kuntien yhteistyötä toimivan ja kestävä liikennejärjestelmän luomiseksi. Esityksen mukaisesti maantietä koskevassa yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman tavoitteet. Näin ollen liikennejärjestelmäsunnitelman huomioon ottaminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa vahvistaa valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden toteutumista, millä on laajasti katsoen yhteiskunnallisia vaikutuksia.

Esitykseen sisältyvillä maantien suunnittelua ja rakentamista koskevilla 2 luvun säännöksillä ei ole pääsääntöisesti tarkoitus luoda uusia velvoitteita tai menettelyjä, vaan tavoitteena on lakiin kirjaamalla turvata nykyisten ELY-keskusten liikennevastuualueiden sekä maakuntien liittojen kanssa. Uudistustarpeita koskevasta arviomuistiosta pyydettiin valmistelun tueksi kommentteja maakuntien liitoilta, ministeriöiltä, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilta ja eräiltä järjestöiltä huhtikuussa 2017.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Valmistelussa on tehty yhteistyötä myös nykyisten ELY-keskusten liikennevastuualueiden sekä maakuntien liittojen kanssa. Uudistustarpeita koskevasta arviomuistiosta pyydettiin valmistelun tueksi kommentteja maakuntien liitoilta, ministeriöiltä, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastoilta ja eräiltä järjestöiltä huhtikuussa 2017.

5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Hallituksen esitysluonnoksesta maantielain muuttamiseksi pyydettiin lausuntoja 5.7.–4.9.2017. Lausuntoja annettiin 21.9.2017 mennessä noin 90 kpl. Esityksen vastaanotto oli kokonaisuutena positiivinen, mutta useisiin yksityiskohtiin esitettiin täsmennyksiä tai muita muutoksia.

Esitettyä tienpidon järjestämismallia pidettiin pääosin hyvänä. Roolien ja vastuiden katsottiin tarvitsevan selkeyttämistä. Maakuntien liitot olivat huolissaan tulevien maakuntien tosiasiallisesta liikkumavarasta ja tasavertaisuudesta keskenään. Muun muassa elinkeinoelämän edustajat kantoivat huolta tienpidon kustannusten noususta sekä tienpidon tason ja toimintatapojen eriytymisestä eri maakunnissa. Rahoituksen sääntelyyn sekä esimerkiksi tienpidon suunnitelman ja sopimuksen prosessien kytkemiseen muihin maakuntaprosesseihin kaivattiin selkeytystä. Yhteinen huoli lausunnonantajien kesken oli maakuntien resurssien ja osaamisen riittävyyden turvaamisesta. Tienpidon järjestämismallia ja toimijoiden vastuuta koskevaa sääntelyä on jatkovalmistelussa pyritty selkeyttämään. Perusteluja on täydennetty avaamaan paremmin tulevan tienpidon järjestämismallia ja ehdotettavien säännösten merkitystä eri toimijoiden kannalta.

Ehdotettuun liikennejärjestelmäsuunnittelukokonaisuuteen ja siitä lain tasolla säätämiseen suhtauduttiin myönteisesti. Pitkäjänteisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käyttöönottoa pidettiin tarpeellisena ja tärkeänä. Kuntien roolin tunnistamista sekä myös muiden toimijoiden roolien selkeyttämistä kaivattiin vielä. Suunnitteluprosessien katsottiin tarvitsevan vielä viimeistelyä. Jatkovalmistelussa on avattu ja selkeytetty liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteyttä muuhun alueidenkäytön ja maankäytön suunnitteluun. Lisäksi on sujuvoitettu ehdotettua sääntelyä tiivistämällä, yhdistämällä ja yhdenmukaistamalla joitain ehdotettua sääntelyä. Luonnosta on myös selkeytetty korostamalla liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutteisuutta sekä käsittelemällä perusteluissa enemmän myös kuntien roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien ja esityksessä muutoinkin on pyritty myös huomioimaan liikenteen palveluistumisen kehitys sekä digitalisaatio- ja automaatiokehitykset mukanaan tuomat vaatimukset ja mahdollisuudet.

Maanteiden palvelutasoa ja valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa koskevia ehdotuksia pidettiin erittäin tervetulleina ja tarpeellisina. Lausunnoissa katsottiin, että vielä olisi kuitenkin täsmennettävä muun muassa palvelutason tekijöitä. Jatkovalmistelussa maanteiden palvelutasotavoitteita on pyritty täsmentämään, ja palvelutason tekijät nimeämään selkeämmin. Lisäksi aiemman luonnoksen 13 §:ään ja nykyisen lain 3 ja 13 §:iin maanteiden kehittämistä, kunnossapitoa ja rakentamista koskevat vaatimukset on järjestetty jatkovalmistelussa selkeämmin tienpitoa koskeviksi yleisiksi vaatimuksiksi. Nämä vaikuttavat osaltaan maanteiltä edellytettävään palvelutasoon. Palvelutason toteutumiseen vaikuttavana tekijänä on lisätty sääntelyä maanteiden kunnossapidon tasosta. Laadunvarmistamiseksi myös omavalvonnasta ja viranomaisvalvonnasta on jatkovalmistelussa lisätty säännökset lakiin.

Kysymys maantienkäytön maksullisuudesta tai maksuttomuudesta nousi esiin varsin monessa lausunnossa. Kyseiseen säännökseen ei ollut esitetty muutosta muutoin kuin toimivaltaisten viranomaisten osalta. Esimerkiksi eräät maakuntaliitot, kaupungit ja kaupunkiseudut, ympäristöministeriö sekä Kuntaliitto katsoivat tarpeelliseksi luoda edellytykset maksujen käyttööntämiselle. Osa muista lausunnonantajista vastusti maksullisuutta kiihkeästi. Jatkovalmistelussa on päädytty siihen, että maksullisuuteen liittyviä muutoksia ei ehdoteta tässä esityksessä. Lisäksi esimerkiksi raskaan liikenteen vinjettimaksuissa ja ruuhkamaksuissa olisi perustuslain 81 §:n kannalta kyse veroista, joista olisi säädettävä verolaieissa.

Vaikutusten arviointia katsottiin tarpeelliseksi täsmentää erityisesti henkilöstövaikutusten ja muutoksesta aiheutuvien lisäresurssitarpeiden osalta. Esiin nousivat myös tietojärjestelmiin kohdistuvien kustannusvaikutusten, ympäristövaikutusten, liikenneturvallisuusvaikutusten ja tasa-arvoaikutusten arviointi ja niiden täydennystarve. Vaikutusten arviointia on täydennetty mahdollisuuksien mukaan.

Lisäksi esiin nostettiin muun muassa maantiealueelle sijoitettuja johtoja ja kaapeleita koskeva siirtokustannusten ja -vastuiden sääntely. Jatkovalmistelussa johtojen ja muiden rakenteiden,

laitteiden ja rakennelmien sijoittamista tiealueille sekä siihen liittyviä kysymyksiä on selvitetty tilaamalla aiheeseen liittyvä oikeudellinen selvitys. Valmistelua on kuitenkin tarkoitus jatkaa tästä hallituksen esityksestä erillisenä kokonaisuutena. Liikenneviraston ja metsäteollisuuden puunkuormaukseen liittyvän esityksen johdosta jatkovalmistelussa on luonnosteltu ehdotus vapauttaa puutavaran säilyttäminen ja kuormaaminen 42 §:n mukaisesta lupavaatimuksesta yhdysteillä ja seututeillä tietyin edellytyksin.

Lausunnoissa esiin nostettiin myös muita yksittäisiä kysymyksiä. Esimerkiksi yksityistierumpujen kunnossapitovastuun siirtämistä maantien tienpitäjän vastuulle kannatettiin. Muun muassa Liikenneviraston lausunnossa nostettiin jatkovalmistelussa arvioitavaksi asiaksi varautumisvelvoitteesta säättäminen erikseen maantielaissa, ja jatkovalmistelussa onkin valmisteltu ehdotus varautumisvelvollisuutta koskevaksi säännökseksi sisältäen asiaa koskevat valvonta- ja määräyksenantovaltuudet Liikenteenturvallisuusvirastolle.

Hallituksen esitysluonnosta on pyritty täydentämään lisäksi erityisesti koskien tiedon tuottamisvelvoitteita koskevilla kirjauksilla. Luonnosta on jatkovalmistelussa edellä mainittujen kokonaisuuksien lisäksi täydennetty muuttamalla maanteiden luokittelua koskevaa säännöstä selkeyttämällä maanteiden luokittelua ja runkoverkon määrittämistä koskevaa päätöksentekoa. Lakiin on jatkovalmistelussa ehdotettu myös lisättäväksi säännös Liikenneviraston mahdollisuudesta sopimuksella siirtää sille kuuluvien lupa- tai muiden tehtävien hoitamiseen liittyvien avustavien maastotehtävien hoitaminen yksityisen palvelutarjoajan hoidettavaksi. Lisäksi esitykseen on lisätty ehdotukset varautumisesta, Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja valvontaa koskevista säännöksistä.

Jatkovalmistelussa on lisäksi päädytty sisällyttämään kaikki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kuuluvat maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta johtuen muutettavana olevat lait samaan hallituksen esitykseen. Esitykseen on siten lisätty ehdotukset myös seuraavien lakien muuttamisesta: ratalaki (110/2007), ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki (828/2008), ilmailulaki (864/2014), liikenteen palveluista annettu laki (320/2017), merilaki (674/1994), merenkulun ympäristösuojelulaki (1672/2009), Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annettu laki (104/2011), sähköisen viestinnän palveluista annettu laki (917/2014), turvallisuustutkintalaki (525/2011), vesiliikennelaki (463/1996) sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu laki (719/1994). Kyseisten lakien muutokset ovat keväällä 2017 olleet lausuttavana osana niin sanottua maakuntauudistuksen 2-pakettia. Ratalakiin, ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin sekä Saimaan kanavan vuokraamisesta annettuun lakiin on tehty tämän lausuntokierroksen jälkeen eräitä täydentäviä muutoksia. Lausuntokierroksella suurin osa kommentteista liittyi saaristoliikenteeseen (laki saariston kehityksen edistämisestä 494/1981). Asiaa koskeva lakiehdotus muutoksineen on sisällytetty maakuntauudistuksen 2-pakettiin, koska asia kuuluu maa- ja metsätalousministeriön toimialaan, vaikka lakiin sisältyy myös liikenne- ja viestintäministeriön ja ympäristöministeriön toimialaan kuuluvia asioita. Muut lausuntokierroksen kommentit liittyivät julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen, liikennejärjestelmäsuunnitteluun, alueiden kehittämiseen sekä yhteistyön ja tehtävänjaon selkeyttämiseen valtion, maakunnan, kuntien ja kuntayhtymien välillä.

Koska hallituksen esitykseen on tullut eräitä sisällöltään merkittäviä lisäyksiä ja tällä hallituksen esityksellä muutettavien lakien kokonaisuus on täydentynyt huomattavasti, on luonnoksesta päätetty pyytää uusia lausuntoja alkuvuodesta 2018.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esitys liittyy eduskunnalle 2.3.2017 annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esityksellä toteutettaisiin esitetyn maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14-15 kohdan sekä 2 momentin 1 kohdan edellyttämät tehtävien ja henkilöstön siirrot valtiolta maakunnille.

Hallituksen esitys liittyy osittain myös eduskunnalle 18.5.2017 annettuun hallituksen esitykseen (HE 57/2017 vp) maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi annetun hallituksen esityksen (HE 15/2017 vp) täydentämiseksi maakuntien rahoitusta koskevien ja eräiden muiden säännösten osalta. Kyseinen esitys liittyy maakuntien rahoitukseen ja sillä on osaksi vaikutusta tämän esityksen toteuttamiseen.

Liikenteen palveluista annetun lain (Liikennekaari) I-vaihe vahvistettiin 24.5.2017. Laki tulee voimaan pääosin 1.7.2018, uusien sähköisten palvelujen edistämistä koskevien säännösten osalta se on jo tullut voimaan 1.1.2018. Liikennepalvelulain II osaa koskeva hallituksen esitys on annettu eduskunnalle 19.10.2017 (HE 145/2017 vp). Viimeinen III vaihe on tarkoitus valmistella ja antaa eduskunnalle viimeistään syksyllä 2018.

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen uudeksi yksityistelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 147/2017 vp). Yksityistielain ja maantielain rajapintaan kuuluvat erityisesti liittymiä ja niihin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva sääntely. Hallitus on antanut eduskunnalle myös esityksen uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp). Tieliikennelaissa säädetään esimerkiksi liikenteenohjaus-laitteiden asettamisesta tielle, millä on merkitystä ehdotettavaan lakiin sisältyvän viranomaisten työnjaon kannalta.

Esitys liittyy myös hallituksen esitykseen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (niin sanottu maakuntauudistuksen 2-paketti). Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle maaliskuussa 2018.

Esitys liittyy liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaan hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos oli lausuntokierroksella 22.12.2017-7.2.2018.

Esitys liittyy myös liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaan hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on lausuntokierroksella 23.2.2018 asti. Uusien organisaatioiden on tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2019.

Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista. Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana keväällä 2017. Aiemmin alueiden kehittämistä koskevalla sääntelyllä on ollut yhteys erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Nyt valmisteltavana olevassa uudessa laissa liikennejärjestelmäsuunnittelusta ei kuitenkaan enää säädetäisi. Jatkossakin liikennejärjestelmäsuunnittelulla on kuitenkin tiivis yhteys aluekehitykseen ja sitä koskevaan sääntelyyn.

Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Maantielakiin, ratalakiin ja ajoneuvojen siirrosta annettuun lakiin ehdotetaan tässä esityksessä tehtäväksi mainitussa hallituksen esityksessä ehdotettaviin muutoksiin liittyviä muutoksia kuuluttamista koskeviin säännöksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan merenkulun ympäristösuojelulain muutosta, jolla muutettaisiin mainitun lain 1 ja 7 luvun eräitä säännöksiä sekä lisättäisiin 7 lukuun uusi säännös.

Maantielain muutoksesta ja nimikkeen muuttumisesta laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä aiheutuu muihin lakeihin sisältyviä viittauksia koskevia muutostarpeita. Siltä osin kuin viittausmuutoksilla ei ole vaikutusta maakuntauudistuksen täytäntöönpanoon tai eduskunnan mahdollisuuden muodostaa kokonaiskäsitys maakuntauudistuksesta, sisällytettäisiin nämä muutokset liikenne- ja viestintähallinnon virastouudistusta koskevaan hallituksen esitykseen.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maantielain nimike esitetään muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä lakiin lisättävästä uudesta liikennejärjestelmää ja liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevasta sääntelystä johtuen. Kyse ei olisi siten enää ainoastaan maanteitä ja tienpitoa sekä niihin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevasta sääntelystä, vaan soveltamisala laajenisi liikennejärjestelmää koskevien säännösten osalta koskemaan kaikkia liikennemuotoja ja kulkutapoja.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Pykälässä säädetään lain tarkoituksesta. Pykälään esitetään lisättäväksi uusi *1 momentti*, jossa säädettäisiin lain tarkoituksesta liikennejärjestelmään ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyen.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin tavoitteeksi varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Tällä korostettaisiin välttämätöntä tarvetta huolehtia maantieverkon yhtenäisyydestä sekä laissa määritellyn palvelutason toteutumisesta eri puolilla maata, vaikka tienpidon järjestäminen hoidetaankin jatkossa maakuntien toimesta. Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin tarkennus siitä, että maanteiden omistajana on valtio.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädetään lain soveltamisalasta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi liikennejärjestelmää koskeva *1 momentti*. Sen mukaan laissa säädettäisiin valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta kattaen kaikki liikennemuodot ja kulkutavat. Liikennejärjestelmää koskeva sääntely sekä maakunnissa ja valtion tasolla tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu liittyvät maakunnan muuhun suunnitteluun sekä valtakunnalliseen suunnitteluun, maankäytön suunnitteluun ja aluekehittämiseen. Työnjaosta valtion ja maakunnan välillä liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tarkoituksenmukaista säätää lailla. Valtiota edustaa tienpitäjänä Liikennevirasto. Sääntely sopii maanteitä koskevan sääntelyn yhteyteen, jossa jatkossa säädetään myös valtion ja maakuntien suhteista koskien tieliikennettä.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin maininta maanteiden palvelutasosta, josta säädettäisiin uudessa 13 a §:ssä. Toiseksi momenttia ehdotetaan täydennettäväksi mainitsemalla tienpidon järjestämiseen liittyvä työnjako, millä tarkoitetaan tienpitäjän ja maakuntien välistä työnjakoa tienpidossa. Momenttia täydennettäisiin myös lisäämällä maininta tienpidon järjestämiseen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä. Näistä asioista säädettäisiin muun muassa tässä esityksessä ehdotettavassa uudessa 1 b luvussa. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että laissa säädettäisiin valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista, ei ainoastaan tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista.

Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan myös hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja.

3 §. Määritelmät. Pykälässä säädetään nykyisin maantieverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta. Pykälän nykyinen sisältö ehdotetaan siirrettäväksi osaksi 13 §:ää ja pykälässä säädettäväksi tarpeellisista määritelmistä.

Pykälän 1 kohdassa määriteltävä liikennejärjestelmä kattaa ensinnäkin kaikki liikennemuodot, joita ovat tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmaliikenne. Liikennejärjestelmäsuunnittelu kattaa osana liikennemuotoja pyöräilyn, kävelyn, saaristoliikenteen, julkisen henkilöliikenteen ja kansainväliset liikenneyhteydet. Liikennejärjestelmä muodostuu henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, -tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennettä palvelevat liikenneverkot eli liikenneinfrastruktuuri, johon sisältyvät liikenneväylät kuten tiet, rautatiet ja vesiväylät sekä liikenteen solmupisteet kuten terminaalit, satamat ja lentoasemat. Liikenneverkkoihin sisältyvät myös rajanylityspaikat, kansainväliset merialueet ja ilmatila sekä muut kansainvälisiä yhteyksiä palvelevat väylät ja solmupisteet. Liikennejärjestelmän määritelmään sisällytettäisiin myös liikennettä palvelevat viestintäyhteydet, joilla on nykyisin ja jatkossa yhä kiinteämpi yhteys liikennejärjestelmän kokonaisuuden muodostumiseen ja esimerkiksi niiden päälle rakentuviin palveluihin.

Tiedolla on nykyisin jatkuvasti suurempi rooli liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi. Tieto on yhä useammin liikennepalvelut mahdollistava raaka-aine ja edellytys. Liikennetietoa on esimerkiksi matkustajainformaatio, verkkoja ja liikennettä koskeva tieto, sää- ja kelitiedot sekä kaikkia liikennemuotoja ja -välineitä koskevat rekisterit.

Määritelmään sisällytettävillä palveluilla tarkoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) tarkoittamia palveluja. Liikennepalveluita ovat joukkoliikenteen ja muut henkilöliikenteen palvelut sekä tavarakuljetuspalvelut. Laki liikenteen palveluista mahdollistaa lisäksi aivan uudenlaisten liikenteen palveluiden kehittymisen sekä uusien liiketoimintakonseptien ja palvelumallien ja syntymisen. Liikennepalvelut voivat olla julkista, markkinaehtoista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yritysten, julkisten toimijoiden tai yksityiseen käyttöön.

Liikennettä ohjaaviin järjestelmiin sisältyy esimerkiksi ohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmiä sekä ilmatilanhallinnan järjestelmiä.

Tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa. Tienpito on voimassa olevassa laissa määritelty 9 §:ssä. Maanteillä liikenteen hallintaan liittyvää liikenteen ohjauspalvelua on nykyisin tuotettu Liikenneviraston tieliikennekeskuksissa, joiden toiminta on erillistä muusta tienpidosta. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13. kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut hallituksen esitysluonnoksen Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on lausuntokierroksella 7 päivä helmikuuta 2017 asti. Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiötetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut ostettaisiin perustetavalta liikenteenohjausyhtiöltä, ja taso määräytyisi Liikenneviraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa. Siinä olisi huomioitava jäljempänä säädettävät vaatimukset maanteille ja niiden palvelutasolle. Liikenneviraston olisi huolehdittava maakuntien esittämien maakunnallisten ja alueellisten tarpeiden huomioimisesta tässä sopimuksessa.

Rakentamisella tarkoitettaisiin tässä laissa uuden tien tekemistä tai tien parantamista. Parantamisella tarkoitetaan vähäistä merkittävämpiä toimenpiteitä.

Kunnossapidolla tarkoitettaisiin tien hoitoa ja korjausta. Hoidolla tarkoitetaan toimia, joilla varmistetaan tien tai sen rakenteen päivittäinen toimivuus ja ehkäistään tien tai rakenteen ennenai-kaista vaurioitumista. Korjaamisella palautetaan vaurioitunut tie tai rakenne nykytarpeita vastaavalle tasolle.

Tienpitäjällä tarkoitettaisiin tässä laissa Liikennevirastoa. Valtio olisi edelleen maanteiden omistaja, ja maantieverkko säilyisi Liikenneviraston hallinnassa.

Lakiin uutena terminä tuleva tienpitoalue merkitsisi maakuntien tämän lain 15 f §:n mukaisen yhteistyösopimuksen kautta muodostamaa yhteistoiminta-aluetta, joka vastaisi alueensa maakuntien hoidettavana olevista tienpidon tehtävistä. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Yhteistoiminta-alue muodostettaisiin maakuntien välisen sopimuksen mukaan jollain näistä maakuntalain mahdollistamista yhteistoiminnan muodoista.

Tienpidon sopimuksella tarkoitettaisiin tienpitäjän eli Liikenneviraston ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta. Tienpidon sopimuksesta säädetäisiin tarkemmin 15 m §:ssä. Tienpidon sopimus olisi jatkossa keskeinen instrumentti maanteiden pidosta kokonaisuudessa vastaavan Liikenneviraston ja tienpidon tehtäviä tienpitoalueittain hoitavien maakuntien suhteen sekä esimerkiksi tienpidon rahoituksen järjestämisen kannalta.

4 §. Maantiet ja niiden luokittelu. Pykälässä säädetään maantien yleisestä määritelmästä sekä maanteiden luokittelusta valtateihin ja kantateihin sekä seututeihin ja yhdysteihin. Pykälässä säädetään lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Koska valtio ei enää yksin huolehtisi maanteiden tienpidosta, ehdotetaan 1 momenttiin sisältyvää maantien määrittelyä muutettavaksi niin, että maantie olisi valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Maantiet sisältyvät Liikenneviraston taseeseen. Vaikka valtio on jatkossakin tienpitäjänä vastuussa maanteistä, ei määritelmää maakuntauudistuksesta johtuen voida enää sitoa yksin siihen, että valtio huolehtii maanteiden ylläpitämisestä.

Pykälän 2 momentissa kuvataan valta-, kanta- ja seututeiden palvelutehtävä. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Momenttiin lisättäisiin asetuksenantovaltuus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö antaisi säännökset maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Säännös korvaisi nykyisen 3 momentin säännökset, joiden mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä Pykälän 3 momentin nykyinen sisältö korvattaisiin kuvauksella valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon palvelutarkoituksesta. Runko-verkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Lisäksi säädetäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus määrittää, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voisi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikennevirastolle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Nykyinen maanteiden luokittelu valta- ja kantateihin perustuu Liikenneministeriön 2 päivänä joulukuuta 1992 antamaan päätökseen valtateistä ja 21 päivänä kesäkuuta 1993 antamaan päätökseen kantateistä. Luokittelu ei kaikilta osin vastaa enää nykyistä toimintaympäristöä, ja siihen kohdistuu uudistustarpeita. Luokittelun uudistamista voitaisiin valmistella osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Aiemmin tehdyt luokittelupäätösten kaltaiset päätökset voivat lähtökohtaisesti olla kuitenkin vain hallinnon sisäisiä määräyksiä, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä kuten myös maanteiden muusta luokittelusta siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Maantielakiin sisältyvän luokittelun lisäksi maanteitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa maanteistä kuuluu myös asetuksen liitteessä I määriteltyyn ydin- tai kattavaan verkkoon.

Pykälän 4 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

6 §. Maantielautat. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksesta. Ro-ro-matkustaja-alus on määritelty laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) alukseksi, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on non-SOLAS-direktiivin (matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY) liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja. Lautta-alus on ro-ro-matkustaja-alus. Muutoksella selkeyttäisiin, mitä lautta-aluksella tarkoitetaan ja mitä sääntöjä siihen sovelletaan. Tilanne vastaisi paremmin nykyistä tilannetta, eikä lisäys aiheuttaisi mitään lisävaatimuksia olemassa oleville aluksille rakenteen tai varustuksen osalta.

Pykälän 2 momentista ehdotetaan poistettavaksi toinen lause. Lause ei ole enää tarpeen. Lautta-aluksiin, jotka ovat ro-ro-matkustaja-aluksia, sovelletaan tosin edelleen merilain (674/1994) säännöksiä, mutta lautta-aluksille ei aseteta enää teknisiä vaatimuksia merilain nojalla. Niille asetetaan nykyisin teknisiä vaatimuksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettussa laissa ja sen nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä ja miehitysvaatimuksia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettussa laissa (1687/2009) ja sen nojalla aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annettussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013).

Ehdotetaan lisäksi, että luovutaan 2 momenttiin sisältyvästä Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Tarkoituksena on, että toimijoille (lauttaliikenteen palvelujen tuottajille) annettaisiin enemmän vastuuta. Määräyksenantovaltuuden poistamisella ei olisi vaikutusta lossien turvalliseen käyttöön ja meriturvallisuuteen. Lossin kuljettajalta vaadittavien todistusten myöntäminen ei ole Liikenteen turvallisuusviraston ydintehtävä, ja niitä on myönnetty vuosina 2015 ja 2016 28 kappaletta vuodessa tenttien perusteella. Määräyksenantovaltuuden poistamisen myötä momentissa olisi tarpeen mainita lossin kuljettajaa koskevat perusvaatimukset ja siihen ehdotetaan lisättäväksi maininta lauttaliikenteen palvelujen tuottajan vastuusta. Lossin kuljettajan todistuksen saamiseksi kuljettaja on tähän asti suorittanut tentin joko suomeksi tai ruotsiksi, jolloin on voitu varmistua riittävästä kielitaidosta. Todistuksesta luopumisen takia olisi tarpeen säätää, että lossin kuljettajalla on oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Riittävänä kielitaitona voidaan pitää riittävää suomen tai ruotsin kielen taitoa. Onnetto-

muustilanteessa se, että lossin kuljettaja kykenee kommunikoidaan matkustajien kanssa ymmärrettävällä kielellä, on tärkeää varsinkin sen vuoksi, että lossissa voi olla huomattava määrä ihmisiä.

Ehdotetaan myös, että toista 2 momentissa olevaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuutta täsmennetään lisäämällä siihen, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös lossien varusteista. Tällä hetkellä maantielautoista annetun asetuksen 4 §:n 2 momentissa säädetään, että lossin varusteista säädetään Liikenteen turvallisuusviraston alusten katsastuksista annetussa määräyksessä. Määräyksenantovaltuuden tulisi sisältyä lakiin, ja asetusta olisi muutettava. Asetuksessa oleva toteamus ei myöskään vastaa nykytilannetta, sillä lossin varusteista ei ole määräyksiä Liikenteen turvallisuusviraston katsastusmääräyksessä. Tienpitoviranomainen muutettaisiin momentissa tienpitäjäksi.

Pykälän 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi täydennettäisiin toista lausetta niin, että tienpitäjä voisi päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan liikenteellisten syiden lisäksi maakunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan, kuten esimerkiksi sellaisten elinkeinoelämän tahojen, joiden toimintaan asia vaikuttaa, perustellun hakemuksen perusteella. Pykälän 4 momenttia ei esitetä muutettavaksi.

8 §. Maantien kuulumat palvelualueet. Pykälän otsikko muutettaisiin muotoon maantien kuulumat palvelualueet. Tällä olisi tarkoitus selkeyttää sitä, ettei pykälän säännös koske kaikkia maanteiden käyttäjille tarjottavia kaupallisia palveluita ja niihin liittyviä alueita, vaan ainoastaan tiealueeseen kuuluvia tienpitäjän omistukseen lunastettuja alueita, ja niiden käyttöä. Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 2 momentin mukaisia tienpitäjälle kuuluvia tehtäviä täsmennettäisiin siten, että momenttiin lisättäisiin tienpitäjän tehtäviin kuuluva tiedon tuottamista koskeva vaatimus.

9 §. Tienpito. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi ja siihen sisältyneestä tienpidon ja maantien rakentamisen määritelmästä säädettyväksi edellä ehdotetulla tavalla 3 §:ssä.

10 §. Tienpitäjä ja tienpitäjän kustannukset. Pykälässä säädetään tienpitäjistä ja tienpidon kustannuksista. Selkeyden vuoksi esitetään 1 momenttiin sisältyvää tienpitäjän määrittelyä muutettavaksi niin, että valtion sijaan tienpitäjä olisi valtion liikenneväylistä vastaava Liikennevirasto. Ratkaisu on yhtenäinen ratalain kanssa, jossa Liikennevirasto on nimetty radanpitäjäksi. Valtio vastaisi edelleen tienpidon kustannuksista. Pykälän 2 ja 3 momentteja ei esitetä muutettavaksi. Pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuissa sopimusneuvotteluissa edustautumisesta voitaisiin sopia tienpitäjän toimivan Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien kesken tarkoituksenmukaisen järjestelyiden löytämiseksi.

11 §. Tienpidosta vastaavat viranomaiset. Pykälässä säädetään nykyisin tienpitoviranomaisesta. Koska tienpidon tehtävät ja siihen liittyvät viranomaistehtävät jatkossa jakautuisivat Liikenneviraston ja maakuntien välillä, esitetään pykälässä säädettyväksi tienpidosta vastaavista viranomaisista sekä Liikenneviraston ja maakuntien välisen työnjaon periaatteista.

Tienpitäjä eli Liikennevirasto vastaisi 1 momentin mukaan jatkossa valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnallisilla tehtävillä tarkoitetaan Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon tehtäviä sekä pääasiassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Myös eräitä nykyisin 9 ELY-keskuksessa hoidettuja tienpidon lupatehtäviä ehdotetaan siirrettäväksi tienpitäjän vastuulle. Valtion väyläomaisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä ovat

esimerkiksi maanhankintaan sekä maantie- ja ratakiinteistöjen hallintaan liittyvät tehtävät. Tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyvät valtakunnalliset tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3. Keskeiset ehdotukset (s. 24).

Liikenneviraston tehtäviin tienpitäjänä sisältyisi jatkossa lisäksi maakuntien ohjaaminen niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoidossa sekä tienpidon järjestämisestä sopiminen tienpitoalueen maakuntien kanssa. Sopimusmenettelystä säädetäisiin tarkemmin 1 b luvussa. Tienpitäjä voisi ohjata maakuntia tienpidon sopimusmenettelyn lisäksi niin sanotun informaatio-ohjauksen keinoin. Tällainen ohjaus ei olisi juridisesti sitovaa, mutta sillä voitaisiin tukea maakuntia niiden tehtävien hoitamisessa sekä edistää yhtenäisten toimintatapojen kehittymistä ja käyttöä. Informaatio-ohjauksella tarkoitettaisiin muun muassa vertais- ja arviointitietoa, suosituksia ja suositusluonteisia ohjeita ja oppaita, tiedotteita, verkostoyhteistyötä ja vuorovaikutusta, toiminta- ja palvelumalleja, parhaita käytäntöjä, strategioita ja kehittämisohjelmia, koulutuksen, neuvottelupäivien ja muiden tilaisuuksien järjestämistä sekä tutkimus- ja kehittämishankkeita.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnat vastaisivat alueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaisi kuitenkin merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylimaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia, esimerkiksi E18:lla tai TEN-T ydinverkolla vt 4:lla tehtävät tiehankkeet. Tienpitäjän olisi tarkoituksenmukaista vastata tällaisten hankkeiden toteutuksesta, koska niihin voi liittyä hankkeen kokoon, resurssien tehokkaaseen käyttöön tai erityisosaamiseen liittyviä erityisiä tarpeita. Myös sellaisten hankkeiden, joissa on mukana useita osapuolia sopimuksen perusteella tai joissa on kyse pitkäaikaisista sopimusjärjestelyistä, kuten esimerkiksi tunneleihin liittyvissä kansihankkeissa, toteutus voi usein olla tarkoituksenmukaista tehdä tienpitäjän toimesta. Se, milloin olisi kyse merkittävästä tiehankkeesta ja milloin tienpitäjä toimisi hankkeen toteuttajana, ratkaistaisiin yhdessä maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksen laatimisen yhteydessä.

Jokainen maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa sekä tienpidon sopimusta koskevasta päätöksenteosta. Tienpitoalueilla toiminnan järjestämistä koskevat merkittävät linjaukset tehtäisiin tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, jonka hyväksymisestä kukin maakunta päättäisi.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi sisällöltään muuttumattomana.

12 §. Lauttamaksut. Nykytilaa ei ole tarkoitus muuttaa. Tällä hetkellä ei ole voimassa olevaa asetusta lautta-alusten maksuista.

13 §. Maanteiden tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälässä yhdistettäisiin nykyisen 13 §:n maantien rakentamista koskevat säännökset sekä 3 §:n säännökset maantien kehittämisestä ja kunnossapidosta. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä, ja tehtäisiin vaatimuksiin eräitä täydennyksiä. Tienpidolla tarkoitetaan 3 §:n 2 kohdan mukaisesti maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin maantieverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös maanteihin tehtäviä investointeja. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen

liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikenne-järjestelmäsuunnitelmasta säädettäisiin jäljempänä 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 3 §:n 1 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi lisäksi kehittää, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Esimerkiksi uusien polttoaineiden jakeluinfrakstruktuurin ja sähköautojen latauspisteverkoston kehittämisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantieverkon kehittämisessä huomioitavia asioita, joilla vaikutetaan myös päästöjen vähentämiseen. Maantieverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä. Maantieverkon laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat myös toimintojen sijoittumiseen ja siten myös liikenteen kysyntään ja liikennesuoritteeseen.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan maanteiden tienpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Tieliikenteen automaatio edistyy nopeasti, ja siihen on varauduttava myös maantieverkon kehittämisessä ja muussa tienpidossa. Automaattiajamisen vaatimukset teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinnot ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Liikennettä, teitä ja niihin liittyviä palveluita koskevan tiedon välittämisessä myös nopeat ja toimintavarmat tietoliikenneyhteydet ovat keskeisessä asemassa. Käytännössä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksien ja liikenteen automaation edistäminen voi maantien suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa vaikuttaa esimerkiksi tie-alueen laajuuden määrittelyyn sekä tarpeeseen sijoittaa erilaisia varusteita tai laitteita tie-alueelle. Paisti tietoon ja digitaalisuuteen perustuvien palveluiden lisäksi myös esimerkiksi ammattiliikenteen levähdyspaikkojen tarve on maanteiden kehittämisessä ja tienpidossa huomioitava liikenteen palvelu.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin maanteiden tienpitoa toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat tienpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien tienpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa. Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momenttiin sisältyvä maantieverkkoa koskeva perustavaa laatua oleva vaatimus, että maanteiden tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa koh-

tuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Maininnalla uusista kulkutavoista olisi eri kulkumuotojen eli myös jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tarpeet tulisivat selkeämmin esiin. Kuluttavan valinta ja siihen vaikuttaminen on yksi tärkeimmistä keinoista vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Maanteillä esimerkiksi pysäkkien sijoittelulla, niiden varustelulla ja liityntäpysäköinti-paikoilla voidaan edistää hyvien liikkumisen palveluiden syntymistä kestäviä kulkutapoja hyödyntäen sekä houkutellessa ihmisiä liikkumaan joukkoliikenteellä ja lyhyemmällä matkoilla pyöräillen.

Momentin 2 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momentin toiseen virkkeeseen sisältyvä säännös siitä, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen tulee jäädä mahdollisimman vähäisiksi, ja että luonnonvarojen on käytettävä säästeliäästi.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin nykyisin rakentamista koskevan 13 §:n 2 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan kenellekään ei saa tuottaa enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Jatkossa edellytettäisiin kuitenkin, ettei tienpidosta saisi aiheutua enempää haittaa kuin on välttämätöntä, ei siis enää enempää haittaa kuin on tarpeen.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että maanteiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huomioimisesta säädetään nykyisin 13 §:n 2 momentissa.

Momentin 5 kohdan mukaan maanteitä ja tienpitoa koskevien tietojen tulisi olla ajantasaiset ja käytettävissä. Momentin 5 kohdassa tiedoilla tarkoitetaan muun muassa väylä-tietoja, varusteita ja laitteita koskevia tietoja sekä tiestön kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa koskevia tietoja.

Momentin 6 kohdan mukaan maanteiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin olisi oltava yhteentoimivia muun liikenneverkon ja siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Maanteihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi maanteihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa maanteihin liittyvää tietoa käsitellään. Maanteihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri voisi muun muassa mahdollistaa liikenteen ohjaukseen liittyvän tiedon välittämisen ajoneuvoille taikka digitaalisten liikenteenohjauslaitteiden toiminnan. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin sitä, että maanteiden käyttäjät, kuten esimerkiksi maanteillä kulkevat ajoneuvot, pystyisivät saumattomasti kulkemaan maanteillä ja tarpeen mukaan muulla liikenneverkolla. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa maanteiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella. Esimerkiksi automaatioon liittyvää infraa (digitaalista tai fyysistä) koskien voitaisiin antaa yhteentoimivuutta koskevia tarkempia määräyksiä.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 13 §:n 1 momentti sekä 13 §:n 2 momentin viimeinen lause, jotka asettavan edellytykset maantien parantamiselle ja uuden maantien rakentamiselle. Parantamisella tarkoitetaan vähäistä merkittävämpiä hankkeita.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus antaa tienpitoon liittyviä määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteillä. Määräysten tarkoituksena olisi varmistaa 2 momentin vaatimusten turvaaminen sekä liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistaminen sekä ympäristölle aiheuttuvien haittojen vähentäminen valtakunnallisesti yhtenäisesti. Tien rakenne ja liikennetekniset

ratkaisut tarkoittavat esimerkiksi liittymiä ja niiden teknisiä ratkaisuja. Myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien haittojen hallintaa tehdään ennen kaikkea tien rakennetta ja teknisiä ratkaisuja koskevien ratkaisujen kautta.

13 a §. Maanteiden palvelutaso. Uudessa 13 a §:ssä säädettäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on edistää kansalaisten ja elinkeinoelämän matkojen ja kuljetusten toimivuutta, liikenneturvallisuutta sekä yhdenvertaista palvelutasoa maan eri osissa. Tarkoituksena olisi, että asiakkaat eli kansalaiset ja elinkeinoelämä sekä alueelliset toimijat kuten kunnat ja maakunnat voisivat odottaa verkon palvelutasolta tiettyjen kriteerien täyttymistä sen perusteella, millainen verkon osa on kulloinkin kysymyksessä. Asiakkaiden ja alueiden olisi myös tärkeää pystyä ennakoimaan, millaista palvelutasoa verkon osalla voi odottaa tarjottavan tulevaisuudessa.

Pykälän tavoitteena olisi varmistaa, että maanteillä tarjottava palvelutaso olisi liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla verkon osilla valtakunnallisesti yhtenäistä ja tasapuolista sekä vallitsevien asiakastarpeiden mukaista, kun sitä tarkastellaan erityisesti käyttäjien ja liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuuden näkökulmasta. Palvelutason määrittely perustuisi maantien liikenteelliseen tärkeyteen, ja sitä käytetään kaikessa tieverkkoon liittyvässä suunnittelussa ja toiminnassa. Pykälän mukaisella palvelutasolla on vaikutusta erityisesti maanteiden kehittämis- ja parantamistarpeisiin, ja siinä toisaalta tarkennettaisiin 13 §:n yleisiä vaatimuksia maanteiden kehittämisen, rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Tavoitteena on pyrkiä palvelutasoon, joka tukee yritysten ja alueiden kilpailukykyä, edistää arjen toimivuutta ja liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Palvelutason toteutumiseen vaikuttaa käytettävissä oleva rahoitustaso. Palvelutason täsmällisempään määräytymiseen vaikutettaisiin myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa tehtävillä linjauksilla sekä tämän pykälän viimeiseen momenttiin ehdotettavan asetuksenantovaltuuden nojalla annettavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Tienpitäjän velvollisuutena olisi 1 momentin mukaan huolehtia 13 §:n yleisten vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta riittävän palvelutason ylläpitämisestä. Edellä 13 §:n 1 momentissa esitetyt vaatimukset voivat erityyppisillä maanteillä merkitä käytännössä eri toimenpiteitä. Tavoitteena on muun muassa varmistaa, että liikenneympäristö tulevaisuudessa tukisi liikenteen digitalisoitumista ja automaatiota ja uusien palvelujen kehitystä. Esimerkiksi digitalisaation ja tiedon hyödyntämismahdollisuudet sekä liikenteen automaation mahdollistaminen eri verkon osilla olisi ainakin lähivuosina kuitenkin eritasoista. Myös liikenneturvallisuuden turvaamisen edellyttämät toimet vaihtelevat eri tietyyypeillä sekä liikennemäärän mukaan.

Pykälän 1 momentissa palvelutason keskeisinä tekijöinä mainittaisiin matka-aika, liikenneturvallisuus, matka-ajan ennakoitavuus, ja kuljetusten kustannustehokkuus. Kustannustehokkuudella matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijänä tarkoitetaan liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuutta, mihin liittyy esimerkiksi siihen, onko maantieverkkoa mahdollista käyttää toimijan kannalta kustannustehokkailla ajoneuvoilla ja valitsemalla kustannustehokkaita reittejä. Matka-aikaan palvelutasotekijänä vaikuttavat nopeusrajoitukset ja niiden yhtenäisyys sekä toisaalta liittymät ja muut matkantekoa keskeyttävät ja hidastavat tekijät. Myös esimerkiksi erilaisilla liittymätyypeillä on erilainen vaikutus matka-aikoihin ja siis maanteillä tarkoitettavaan palvelutasoon. Liittymillä ja muilla keskeytyksillä tai matkaa hidastavilla tekijöillä on vaikutusta toisaalta myös kustannustehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja ympäristölle aiheutuviin vaikutuksiin, kun ajoneuvojen, erityisten raskaiden kuljetusajoneuvojen, on tehtävä jarrutuksia ja kiihdytyksiä. Luettelo palvelutasotekijöistä ei olisi tyhjentävä, vaan palvelutasotekijöinä voitai-

siin ottaa huomioon myös muita maanteiden käyttäjien ja eri liikenneympäristöjen kannalta keskeisiä tekijöitä, joita voitaisiin tämentää esimerkiksi 5 momentin mukaisesti annettavalla asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävien runkoteiden palvelutasosta. Valtakunnallisesti merkittävät runkotiet yhdistäisivät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja palvelevat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon yhteyksillä on merkittävä rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa. Valtakunnallisesti merkittävillä runkoteilla olisi oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Runkoteiden liikenteellisen merkityksen ja niihin kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla. Tämä tarkoittaisi tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Käytännössä se tarkoittaisi jatkuvaa pääosin vähintään 80 km/h nopeusrajoitusta, turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja sellaisia liittymiä, että pääsuunnan liikenne on sujuvaa, ja liittymätiheys on rajoitettua. Runkoverkon on tuettava turvallista liikkumista, ja sen on tarjottava turvallinen työympäristö ammattikuljettajille ja niille, joiden elinkeinonharjoittamiseen liittyvät pitkämatkaiset kuljetukset. Runkoverkolla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakoitua ja uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä. Liikennetiedoista erityisesti häiriötiedot ja tietyötiedot ovat keskeisiä matka-ajan ennakoinnin näkökulmasta. Reaaliaikaisen ja ajantasaisen häiriötiedon saatavuuden varmistaminen edellyttää toimivaa yhteistyötä tienpitäjän kanssa aluetasolla. Jotta nopeustavoitteet voivat olla korkeita ja tasaisia, on verkon kunnossapidon tasoon, kuten esimerkiksi urasyvyyteen ja korkeaan päivittäiseen hoito-tasoon, kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne mahdollistavat asetetut palvelutasotavoitteet. Runkoverkon päällysteiden ja siltojen kunnon tulee vastata tavoitetta turvallisesta liikennejärjestelmästä. Kunnossapidon tasosta säädettäisiin jäljempänä 33 §:ssä tarkemmin. Lisäksi runkoverkon tulee mahdollistaa riittävät raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikat. Runkoverkolla on kiinnitettävä huomioita High Capacity Transport (HCT) ajoneuvoyhdistelmien ja muiden erikoisajoneuvojen reitteihin.

Pykälän 3 momentin muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla olisi oltava liikennemäärään, liikenneympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso, jotta se palvelisi verkon osalle tyypillistä seudullista liikennettä sekä myös pitkämatkaista liikennettä. Teiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät tällä maantieverkon osalla vaihtelevat, mikä olisi huomioitava palvelutason tarkemmassa määrittelyssä. Siten palvelutaso voisi vaihdella, mutta nykytilassa ja tulevaisuudessa olisi kuitenkin tärkeää turvata se, että nämä valta- ja kantatiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Valta- ja kantatiet yhdistävät maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset. Nopeusrajoitukset voisivat vaihdella hieman enemmän kuin runkoverkolla määräytyen paikallisten tarpeiden mukaan. Liittymätiheys voisi olla suurempi kuin runkoverkolla, ja liittymätyyppien valinnassa voitaisiin käyttää enemmän vaihtoehtoja. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus tulisi varmistaa mahdollisimman kattavasti. Verkon laatusuhteeseen liittyen kunnossapidon tasossa tulisi huomioida verkolle kohdistuvat seudullisen liikenteen tarpeet.

Pykälän 4 momentin mukaisesti seutu- ja yhdysteillä olisi oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso. Maakunnilla olisi keskeinen rooli paikallisten tarpeiden tunnistamisessa sekä niiden yhteensovittamisessa tienpitoon. Liittymätyypeissä ja nopeusrajoituksissa voitaisiin tehdä vapaammin paikallisiin tarpeisiin perustuvia ratkaisuja kuin muulla tieverkolla. Nykyisen luokituksen mukaisten seutu- ja yhdysteiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät vaihtelevat huomattavasti etenkin seututeilla. Näiden maanteiden kunnossapitotasossa ja liikenneturvallisuuden varmistamisessa huomioitaisiin eri teiden liikenteelliset erot.

Pykälän 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. Asetuksella voitaisiin antaa yksityiskohtaisemmat säännökset siitä, miten tässä pykälässä eri maantie-verkon osilta edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso tulisi toteuttaa ja miten eri palvelutasotekijät olisi huomioitava.

1 a luku Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 a §. *Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet.* Pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään nykyisin valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Eritasoisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla onkin jo kymmenien vuosien perinteet, vaikkei sitä olekaan aiemmin kirjattu lakiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva ja yhteistyöhön perustuva prosessi, jossa tarkastellaan liikennejärjestelmän tilaa ja kehittämistarpeita kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen osalta. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua.

Pykälässä säädettäisiin, että liikennejärjestelmäsuunnittelua tulee tehdä yhteistyössä eri viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä. Viranomaisilla tarkoitettaisiin valtion, maakuntien ja kuntien viranomaisia. Laaja-alaisesta yhteistyöstä on tärkeää huolehtia liikennejärjestelmän toimivuuden edistämiseksi ja suunnittelun tehostamiseksi.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää liikkumisen ja kuljetusten toimivuutta, turvallisuutta sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnittelussa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelujen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikenteen palvelut, liikenneturvallisuus, liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutukset sekä liikennejärjestelmän kehittämis- ja rahoitustarve. Liikkumisen palveluilla tarkoitetaan sekä julkisia, markkinaehtoisia, jakamistalouteen perustuvia että yksityisiä liikkumista ja kuljettamista hyödyttäviä ja tukevia palveluja. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tarkastellaan laajasti liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutuksia mm. alueiden kehittämiseen, erilaisten asukkaiden ja yritysten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä erilaisiin muihin yhteiskuntapoliittisiin tavoitteisiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tuloksena syntyy näkemys liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämistarpeista sekä niiden edellyttämien toimenpiteiden julkishallinnolle kohdistuvista rahoitustarpeista.

Toimintojen synnyttämällä liikennetarpeella tarkoitettaisiin muun muassa liikennemääriä ja -muotoja. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida erilaisten ryhmien liikkumistarpeet ja kulkutapavaihtoehdot yhdenvertaisuuslakia noudattaen. Tällä tarkoitetaan muun muassa esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksiä. Tavaroiden kuljetusmuodoilla tarkoitettaisiin muun muassa elinkeinoelämän kuljetusmuotovaihtoehtoja. Liikenteen ekologista kestävyyttä ja energiatehokkuutta edistettäisiin vastuullisuutta korostavilla ja ennalta ehkäiseviin toimintamalleihin perustuvalla pitkäjänteisellä ja poikkihallinnollisella liikennejärjestelmän kehittämisellä. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi myös huomioida kansainväliset sekä valtakunnalliset ympäristötavoitteet, kuten päästövähennystavoitteet ja kestävä kehitys. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen vaikuttavat liikenteen suorite ja eri kulkutapojen käyttömahdollisuudet. Muilla ympäristöhaitoilla tarkoitetaan muun muassa melua, päästöjä ilmaan ja veteen, liikenteen tilan tarvetta sekä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen.

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutumiseen, matka-aikojen ennakoitavuuteen, matkojen ja kuljetusten kustannuksiin

sekä matkustusmukavuuteen. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämiskäsitteet mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden. Liikenteen turvallisuutta on mahdollista edistää vastuullisella, ennalta ehkäisevällä ja riskianalyysiin perustuvalla liikennejärjestelmän kehittämisellä.

Digitaalisuuden ja automaation kehittymisen ja lisääntymisen myötä syntyvät uudet liikkumisen palvelut tulisi mahdollistaa ja kyetä hyödyntämään liikennejärjestelmäsunnittelussa. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä pohjautuisikin uudelleen toimintatapaan, jossa tiedon ja digitalisaation hyödyntämiseen perustuvat käyttäjälähtöiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimisivat saumattomasti yhteen. Liikenteen palvelujen osalta liikennejärjestelmätyössä tulisi huomioida eri palvelutarjoajat, joiden tarjoamat palvelut muodostavat osia matkaketjujen kokonaisuudesta. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuisikin palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta.

Vaativuudella liikenteen vuorovaikutuksesta muihin yhteiskunnallisesti merkittäviin kokonaisuuksiin, kuten maankäyttöön, asumiseen, palveluihin ja elinkeinotoimintaan, varmistettaisiin liikennejärjestelmäsunnittelun kytkeytyminen osaksi valtakunnallista, alueellista tai paikallista suunnittelukokonaisuutta. Tällä varmistettaisiin, että eri kokonaisuudet tukevat toisiaan ja että muiden kokonaisuuksien tarpeet huomioitaisiin liikennejärjestelmäsunnittelussa ja niitä pyritäisiin edistämään. Liikennejärjestelmäsunnittelulla tulisi olla vahva yhteys alueidenkäytön suunnitteluun. Alueidenkäytöllä ja erilaisten toimintojen sijoittumisella vaikutetaan liikenteen kysyntään ja ratkaistaan edellytyksiä eri liikkumis- ja kuljetusmuotojen käytölle. Liikennejärjestelmän kehittäminen toisaalta luo mahdollisuuksia erilaisille alueidenkäytön ratkaisuille. Alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisut kokonaisuutena vaikuttavat merkittävästi yhdyskuntien energia- ja taloudelliseen tehokkuuteen.

Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi huomioida kaikki liikennemuodot ja -verkot, kuten tie-, vesi- ja, rata- ja, ratakäytöt sekä lentoasema- ja satamaverkosto. Erityisen tärkeää olisi sovittaa yhteen eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet. Liikkumisen palveluilla puolestaan tarkoitettaisiin jo nykyisin olemassa olevia palveluita sekä tulevaisuudessa digitalisaation ja automaation myötä kehittyviä uusia palveluita. Liikennejärjestelmäsunnittelussa olisi tärkeää huomioida yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumis- sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut, vaikka ne sinänsä soveltuvat huonosti suunniteltavaksi osana liikennejärjestelmäsunnittelua. Yksityisillä ja markkinaehtoisilla palveluilla voi kuitenkin olla merkitystä esimerkiksi väyläinvestointeihin ja joukkoliikennepalvelujen toimenpiteiden oikea-aikaiseen ajoitukseen ja optimaaliseen mitoittamiseen. Palveluiden kehittämis- ja rahoitustarpeita katsottaisiin liikennejärjestelmäsunnittelussa julkisin varoin hankittavien palveluiden osalta. Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi laatia vaikutustenarviointia tarpeellisilta osin ja lisäksi toimenpiteiden rahoitustarpeita tulisi arvioida. Liikennejärjestelmäsunnittelu kattaisi myös sitä varten tehdyt mahdolliset esiselvitykset, yhteysväliselvitykset ja muut erilaiset selvitykset, joiden pohjalta liikennejärjestelmäsunnitelma muodostetaan.

Liikennejärjestelmäsunnittelu sisältäisi kehittämistä, kunnossapitoa ja liikenteen palveluja koskevat suunnitelmat, tavoitteet ja vaatimukset.

15 b §. *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma.* Tällä lailla säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta kahdella tasolla: valtakunnallisesti ja maakunnallisesti. Liikennejärjestelmäsunnittelua ei kuitenkaan tehtäisi hierarkkisesti eri suunnittelutasoilla, kuten maankäytön suunnittelua, vaan suunnittelu perustuisi enemmänkin eri tasojen väliseen vuorovaikutukseen ja toimijoiden väliseen jatkuvaan yhteistyöhön.

Tässä pykälässä säädettäisiin valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksymisestä päättäisi valtioneuvosto. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman merkityksen kannalta olisi perusteltua, että eduskunta voisi keskustella ja ottaa kantaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsiteltäviin kysymyksiin ennen valtioneuvoston päätöksentekoa. Pääministeri tai hänen määräyksestään liikenneasioista vastaava ministeri voisi antaa suunnitelmasta ilmoituksen eduskunnalle perustuslain 45 §:n 2 momentin mukaisesti, ja eduskunta voisi keskustella asiasta sen mukaan kuin eduskunnan työjärjestyksessä säädetään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaisi valtion ja maakuntien välisiä menettelyitä ja neuvotteluja sekä vaikuttaisi palvelutason määrittelyyn ja maakunnissa tehtävään suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyrittäisiin toteuttamaan lain tavoitteita sekä täytäntönnäpon edistämistä. Suunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa olisi huomioitava 15 §:ssä säädettävien tavoitteiden mukaisesti nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset, liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset sekä kustannus- ja energiatehokkuus. Arvioita, tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia voitaisiin tehdä myös esimerkiksi liikkumisenohjauksesta.

Suunnitelmaan olisi myös sisällytettävä liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelma 10–12 vuodeksi. Ohjelma koskisi julkisten toimijoiden, valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä sekä valtion liikennejärjestelmää koskevaa rahoitusta. Ohjelma tulisi tarkistaa tarvittaessa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa tilanteiden muuttuessa. Tarkistusten yhteydessä on varmistettava yhteensovitus julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältäisi niin kehittämistä kuin kunnossapitoa ja palveluita koskevia tavoitteita ja vaatimuksia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä voitaisiin jatkossa myös valmistella tarpeellisia päivityksiä maanteiden valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa koskevaan asetukseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää linjauksia liikenneverkon ja -palveluiden palvelutasosta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida myös liikenne- ja rahoitusohjelmien erilaiset vaikutukset sekä vertailla toimenpiteiden vaikuttavuutta. Laissa viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) säädetään viranomaisten velvollisuudesta selvittää suunnitelman tai ohjeen ympäristövaikutukset. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sen merkittävyyden ja laaja-alaisten vaikutusten vuoksi sisältää lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Suunnitelmaa valmisteltaessa on huomioitava myös Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset sekä muut kansainväliset velvoitteet, esimerkiksi niin sanotut TEN-T-asetus ja ITS-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista).

Muilla valtakunnallisilla suunnitelmissa tarkoitettaisiin muun muassa valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita (VAT), joista säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999), aluekehityspäätöksiä, joista tullaan säätämään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista), valtioneuvoston asetuksen mukaista julkisen talouden suunnitelmaa sekä keskipitkän aikavälin ilmastopoliittista

suunnitelmaa (KAISU), josta säädetään ilmastolaissa (609/2015). Valtakunnallinen liikennejärjestelmä suunnitelma tulisi sovittaa yhteen edellä mainittujen suunnitelmien kanssa kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisten ratkaisujen varmistamiseksi.

Kuten edellä on todettu, tällä lailla ei säädettäisi kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelua tekee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä niin kuin laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) säädetään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi kuitenkin tehtävä tarvittavassa määrin yhteistyössä kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa matka- ja kuljetusketjujen palvelutason takaamiseksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta tämä tarkoittaisi esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävien tie- tai ratahankkeiden tai joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavien toimien suunnittelua yhdessä kaupunkiseutujen kanssa erityisesti silloin, kun ne kytkeytyvät merkittävästi kaupunkiseudun maankäyttöä, asuntotuotantoa tai palveluverkkoa koskevaan suunnitteluun. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä voisi olla myös perusteltua tarkastella valtion tavoitteita suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseksi, koska niiden toimivuus on valtakunnallisesti merkittävä kysymys.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi luonteeltaan strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteista sekä valtakunnallisista tavoitteista ja näiden saavuttamiseksi tarpeellisista toimista. Suunnitelma ohjaisi muita viranomaisia ja hallinnonalan toimijoita ottamaan toiminnassaan huomioon suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpidehdotukset, vaikka suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus suunnitelman seurannasta.

15 c §. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälässä säädettäisiin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Jokaisen maakunnan tulisi laatia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita maakunnallisia tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävän liikennejärjestelmän edistämiseksi ja kehittämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen liittyviä liikkumisen ohjausta koskevia tavoitteita ja toimenpiteitä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaisesti maakuntien tehtävänä olisivat myös liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät, joten liikkumisen ohjausta olisi luontevaa käsitellä myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Vastaavasti maakuntien tehtäviin kuuluisi maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaan liikenneturvallisuus, jolloin myös sen käsittely maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voisi olla tarkoituksenmukaista. Liikennejärjestelmän toimivuuteen liittyvien kysymysten yhtenä osa-alueena on jatkossa yhä vahvemmin älykkäiden liikenneratkaisujen, liikenteen digitalisaation ja automaation hyödyntäminen ja edistäminen, mihin liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi syytä arvioida. Maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulisi laajasti arvioida uusia toiminta- ja ratkaisumalleja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Alueellisiin oloihin vaikuttavia tekijöitä voisivat olla muun muassa liikennemääriin, elinkeinotoimintaan ja -rakenteeseen, etäisyyksiin, liikennemuotoihin tai muihin alueellisiin tekijöihin liittyvät syyt.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen, pitkäjänteinen suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikuttavuutta maakunnan olisi arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma tuottaisi tavoitteet maakunnan nelivuotiselle tienpidon ja liikenteen suunnitelmalle, josta säädettäisiin myös tällä lailla.

Maakuntalain periaatteiden mukaisesti maakunnat olisivat itsehallinnollisia toimijoita. Maakunnat voisivatkin päättää, laaditaanko maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma ylimaakunnallisesti yhteistyössä yhden tai useamman muun maakunnan kanssa. Maakunnat voisivat myös päättää, laaditaanko maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma jonkin maakunnan muun strategisen suunnitelman, kuten maakuntastrategian tai maakuntaohjelman, yhteydessä tai osana. Joka tapauksessa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tulisi huomioida maakuntastrategian sekä muiden maakunnan strategisten suunnitelmien tavoitteet. Yhteensovittaminen maakunnan muuhun suunnitteluun tarkoittaisi myös maakunnassa tehtävää alueidenkäytön suunnittelua.

Liikennejärjestelmän jatkuvuuden ja toimivuuden kannalta on tärkeää, että maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat yhteen sovitetaan maakunnan alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta yhteistyö kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa tarkoittaisi muun muassa sitä, että kaupunkiseutujen tavoitteet ja suunnitelmat liikenteen, maankäytön, asumisen ja palveluiden kehittämiseksi otettaisiin huomioon ja sovitettaisiin yhteen maakunnan tason suunnittelun kanssa. Sama koskisi muun muassa joukkoliikennepalvelujen muuta kehittämistä. Yhteensovittaminen kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa on edellytys kokonaisuvaltaiselle liikennejärjestelmän toimivuudelle. Kuntien katuverkko ja liikennejärjestelmä muodostavat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä liikenteen solmu-kohtia, jotka tulee huomioida osana kokonaisuutta.

Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleman hallituksen esityksen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista 11 §:n mukaan lain tavoitteiden toteuttamiseksi voidaan laatia aiesopimuksia ja muunlaisia yhteistyösopimuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta olisi myös mahdollista tehdä aiesopimuksia ja muita sopimuksia. Näitä sopimuksia voitaisiin laatia valtion tai toisten maakuntien kanssa. Suurten kaupunkiseutujen kuntien ja valtion välisiä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksia (MAL-aiesopimuksia) on laadittu vuodesta 2011 Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla. Tämä laki ei rajoita tai estä kuntien ja valtion välistä MAL-aiesopimusten mukaista vapaaehtoista sopimusmenettelyä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmään koskien.

Pykälän 4 momentin mukaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi maakunnan kuntien tulisi omassa liikennejärjestelmäsuunnittelussaan huomioida maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö ja tavoitteet, vaikkakaan suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus sen seurannasta.

15 d §. Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota noudatettaisiin suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälän 1 momentin mukaan valtakunnallista valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee valmistella yhteistyössä kaikkien maakuntien

ja muiden liikennejärjestelmän kannalta keskeisten viranomaisten kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta olisi pyydyttävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnan olisi valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa liikenteen hallinnonalan, alueensa kuntien, muiden maakuntien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Muilla toimijoilla tarkoitettaisiin muun muassa palvelun tuottajia, elinkeinoelämää, järjestöjä sekä satamien ja lentoliikenteen toimijoita. Tarvittaessa tätä vuorovaikutusta varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa olisi ministeriöille, alueen kunnille sekä muille maakunnille ja toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston olisi osallistuttava sekä valtakunnalliseen että maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Liikenteen hallinnonalan virastot toisivat liikennejärjestelmäsuunnitteluun osaamista muun muassa valtakunnallisen tavoitteiston sekä maantie-, rata- ja vesiliikenteen osaamisen ja toimenpidetietojen osalta. Virastot myös vastaavat valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta ja toimivat edistäen liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävää kehitystä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kansalaisten ja muiden kuin edellä mainittujen toimijoiden vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, että suunnitelmasta vastaavan olisi varattava muille kuin 1 ja 2 momentissa mainituille tahoille mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Näitä muita tahoja voisivat olla muun muassa, mutta ei ainoastaan, palvelun tuottajat, eri julkiset toimijat, kansalaiset, elinkeinoelämä asiakkaan roolissa, muut viranomaiset, kaupungit, kunnat, etu- ja kansalaisjärjestöt sekä satamien ja lentoliikenteen toimijat ja muut, joilla on intressi vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä varattaisiin tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa ilmoituksia ja tiedotteita viranomaisten internet-sivuilla ja muilla kanavilla. Mielipiteiden esittämiselle olisi varattava aikaa vähintään 30 päivää. Tämä olisi siis vähimmäisaika lausuntojen ja mielipiteiden antamiselle, mutta enimmäispituutta ei lailla määriteltäisi. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä lausuntojen ja mielipiteiden huomioinnista olisi myös tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

15 e §. Asetuksenantovaltuus. Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmien sisällöstä ja laadintamenettelyistä.

1 b luku Tienpidon järjestäminen

15 f §. Tienpitoalueet. Pykälässä säädettäisiin maakunnille velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella jollakin maakuntalain 8 luvussa säädettyistä yhteistoimintamuodoista. Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöressurssien niukuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomais-tehtävän hoitamisesta. Pykälässä edellytettäisiin, että maakunnat hoitaisivat niille tällä lailla säädettäviä tienpidon tehtäviä yhteistoiminnassa. Tällä tarkoitetaan ennen kaikkea tienpidon tehtäviin sisältyvää valmistelua ja toimeenpanoa. Päätökset tienpitoa koskevissa merkittävässä maakunnan toimivallassa olevissa asioissa tehtäisiin lähtökohtaisesti asianomaisessa maakunnassa. Näistä merkittävimpiä olisivat tienpitoalueesta sopiminen muiden maakuntien kanssa,

maakunnalle valmistellun tienpidon ja liikenteen suunnitelman sekä Liikenneviraston kanssa tehtävän tienpidon sopimuksen hyväksyminen.

Jäljempänä tässä laissa maantien suunnittelua, kunnossapitoa ja muita tienpidon tehtäviä koskeissa säännöksissä toimivalta olisi laissa kullakin maakunnalla, mutta tämän pykälän mukaisesti niitä olisi kuitenkin hoidettava yhteistoiminnassa muiden maakuntien kanssa enintään yhdeksällä tienpitoalueella.

Tienpitoalueella maakuntien yhteistyössä hoidettavia tienpidon tilaajatehtäväksi luonnehdittavia tehtäviä olisivat:

- Tienpidon ja rahoituksen suunnittelu
- Tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu
- Maanteiden hankesuunnittelu
- Maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat ja niiden toteutuksen seuranta
- Tietojen tuottaminen maantieverkosta

Yhteistyösopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueella hoidettavista tehtävistä sekä alueen maakuntien toimivallasta ja vastuista. Yhteistoiminnan muodosta riippumatta yhteistyösopimuksessa olisi sovittava lisäksi ainakin tienpitoalueen maakuntien edustamisesta, päätöksentekoprosesseista, resursseista ja kustannusten kattamisesta, tehtävän hoidon seurannasta, sopimuksen voimassaolosta ja sen muuttamisen periaatteista sekä muista tienpitotehtävien hoitamiseen liittyvistä keskeisistä kysymyksistä. Toimivaltajakoon ja tienpitoalueen maakuntien edustamiseen liittyen olisi tärkeää sopia maakunnille laissa säädettyjen tienpidin viranomaistehtäviä kuten esimerkiksi 35 §:ssä tarkoitettua liikenteen rajoittamista hoitavasta maakunnasta ja tehtävää siellä hoitavasta tahosta. Koska tienpito rahoitetaan erillisrahoituksena, ja rahoituksesta sovitaan tienpitoalueen maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksessa, yhteistyösopimuksessa olisi tärkeää sopia erityisesti maakuntien yleiskatteellisella rahoituksella hoidettavista henkilöstökustannuksista. Edelleen yhteistyösopimuksessa olisi määriteltävä tehtäviin liittyvä tiedon tuottamisen ja ylläpitämisen vastuunjako.

Yhteisen toimielimen tapauksessa olisi lisäksi sovittava yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja yhteistoimintaan osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä, sekä siitä, mikä maakunta toimii maakuntalain 48 §:n tarkoittamana vastuumaakuntana. Yhteisen viran perustamisen tapauksessa olisi sovittava siitä, mikä sopimukseen osallistuvista maakunnista toimii työnantajan velvollisuuksista vastaavana maakuntana. Valittaessa yhteistyön muodoksi sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta olisi määriteltävä, minkä maakunnan viranhaltijalla tai viranhaltijoille tehtäviä annetaan hoidettavaksi.

Maakuntien tulisi sopia yhteistoiminnasta niin, että varmistettaisiin pykälän 2 momentin 1-3 kohdassa säädettyjen vaatimusten noudattaminen. Maakuntien välisillä yhteistyösopimuksilla olisi 1 kohdan mukaan varmistettava tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen. Tienpitoa on ELY-keskuksissa tehostettu voimakkaasti, ja ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat on vuoden 2016 alussa keskitetty neljälle hankinta-alueelle. Hankinta-alueet ovat tuoneet mukanaan tehokkuutta ja yhtenäistä toimintaa. Maakuntaudistuksen muuttaessa tienpidon toimijoiden kenttää on tienpidon tehtäviä kuitenkin tarkasteltava kokonaisuutena, eikä ole tarkoituksenmukaista edellyttää hankintatehtävien erillistä keskittämistä. Tienpidon rahoitus ja henkilöresurssit ovat kuitenkin jatkossakin niukat, minkä vuoksi maakuntien väliseltä yhteistyöltä edellytettä-

siin tehtävien kustannustehokkaan ja asiantuntevan hoitamisen varmistamista. Kun maakuntaudistuksen johdosta kunkin 18 maakunnan ja tienpitoalueiden odotukset ja näkemykset tienpidon järjestämisestä voisivat vaihdella keskenään ja toisaalta myös valtuustokausittain saman maakunnan tai tienpitoalueen sisällä merkittävästikin, edellytettäisiin yhteistyösopimuksilta tienpidon yhtenäisyyden ja pitkäjänteisyyden varmistamista. Pitkäjänteisyyteen sisältyy myös odotus maakuntien yhteistoimintasopimusten vähintäänkin kohtalaiselle pysyvyydelle sekä riittäville perusteluille yhteistyöalueisiin kohdistuvien muutosten osalta. Tienpitoalueita koskevien yhteistyösopimusten muuttamisesta säädettäisiin lisäksi erikseen jäljempänä 15 i §:ssä. Maantieverkon yhtenäisyydestä huolehdittaisiin lisäksi Liikenneviraston kanssa tehtävien tienpidon sopimusten kautta ja Liikenneviraston muutoin toteuttaman informaatio-ohjauksen keinoin.

Momentin 2 kohdan mukaan maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioiminen. Palvelutason vähimmäistaso määritettäisiin lain 1 luvussa. Tarkemmin palvelutason määrittely tapahtuisi edelleen maakuntien ja valtion välisessä tienpidon sopimuksessa. Yhteistyösopimuksilla olisi kyettävä varmistamaan palvelutason toteuttaminen lain mukaisesti. Tavoite on tiiviissä yhteydessä tienpidon resursseihin sekä siten myös momentin 1 kohdan mukaiseen vaatimukseen tienpidon kustannustehokkaasta hoitamisesta. Palvelutason määrittely luo myös tien käyttäjien suunnalta erilaiset odotukset eri luokkiin kuuluville maanteille. Asiakastarpeiden huomioiminen sisältäisi vaaditun palvelutason täyttämisen lisäksi esimerkiksi maanteiden yhtenäisyyden odotuksen huomioimisen sekä joissain tapauksissa paikallisiin olosuhteisiin liittyvien täsmätoimenpiteiden mahdollistamisen.

Momentin 3 kohdan mukaan yhteistyösopimuksilla olisi muodostettava maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaiset tienpitoalueet. Tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien tulisi sijaita vierekkäin muodostaen tarkoituksenmukaisen maantieteellisen kokonaisuuden esimerkiksi tienpidon hoitourakoiden järjestämistä ajatellen. Myös muodostettavien alueiden koolla on merkitystä urakkakokonaisuuksien muodostamisessa samoin kuin momentin 1 kohdassa tarkoitettun kustannustehokkuuden näkökulmasta. Alueiden tarkoituksenmukaisuuden arviointiin vaikuttavat myös esimerkiksi työssäkäyntialueet.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että yksittäinen maakunta voisi muodostaa tienpitoalueen yksin, jos se kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, eikä tienpitoalueiden yhteismäärä ylitä yhdeksää.

15 g §. Tienpitoalueista sopiminen. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus olisi laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Kuten edellä 15 f §:n 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on esitetty, tienpidon pitkäjänteisen hoitamiseen liittyy myös odotus tienpitoalueiden vähintäänkin kohtalaisesta pysyvyydestä, eikä tienpitoalueita koskevia sopimuksia siksi tulisi laatia määräaikaisina. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että tienpitoaluetta koskeva sopimus tulisi voimaan kalenterivuoden alusta. Maakuntaudistuksen voimaantullessa yhteistyösopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1.1.2020 alkaen, jolloin vastuu tämän lain mukaan maakunnille tulevista tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Myös mahdollisesti myöhemmin laadittavat yhteistyösopimukset tulisivat voimaan aina kalenterivuoden alusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä maakunnille ja myöhemmin mahdollisia uusia yhteistyösopimuksia solmittaessa, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 f §:n 2 momentissa säädettävät vaatimukset. Maakunnilla tulisi lisäksi olla riittävästi aikaa organisoida tehtävien hoito sopimuksen hyväksymisen tai, jos maakunnat eivät pääsisi yhteistoiminnasta sopimukseen, valtio-

neuvoston päätöksen ja sitä täydentävän maakuntien sopimuksen hyväksymisen jälkeen. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi valmisteltava ja hyväksyttävä 15 f §:ssä tarkoitettu yhteistyösopimus siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Pykälän 3 momentin mukaan maakuntien tulisi varata liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuus lausua maakuntien yhteistoimintaa koskevasta sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sopimuksen hyväksymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittäisi lausunnossaan näkemyksensä siitä, täyttääkö maakuntien sopima yhteistyösopimus laissa tehtävien hoidolle asetetut vaatimukset. Jos ministeriö arvioisi, että maakuntien sopimus yhteistoiminnasta olisi vaatimusten täyttämiseksi puutteellinen, ministeriön ja maakuntien olisi neuvoteltava asiasta. Maakunnat voisivat neuvottelun perusteella tarvittaessa tarkistaa sopimusta ennen sen hyväksymistä.

15 h §. *Maakuntien yhteistyötä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä.* Pykälän mukaan valtioneuvosto voisi päättää maakuntien yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä, jos maakunnat eivät pääsisi tehtävien hoitamisesta lain 15 f §:n mukaiseen sopimukseen. Valtioneuvoston toimivalta koskisi niitä maakuntia ja niitä tehtäviä, joiden osalta sopimusta ei olisi saatu aikaan.

Yhteistoiminnasta päättäminen voisi tulla valtioneuvoston ratkaistavaksi paitsi silloin, kun maakunnat eivät lainkaan sopisi tehtävien hoitamisesta, myös siinä tapauksessa, että maakuntien sopimuksella hyväksymä yhteistoiminta arvioitaisiin riittämättömäksi täyttämään lain 15 f §:n 2 momentissa tehtävän hoidolle säädetyt vaatimukset. Arvion tekisi liikenne- ja viestintäministeriö sen jälkeen, kun maakunnat olisivat toimittaneet ministeriölle lain 15 g §:n 3 momentissa tarkoitettua neuvottelun tuloksena valmisteleman sopimuksen.

Valtioneuvosto voisi 2 momentin mukaan määrätä, että maakuntien yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntalain 48 §:ssä tarkoitettua maakuntien yhteisen toimielimen avulla. Tällöin valtioneuvosto voisi samalla päättää, mikä yhteistoiminnan osapuolina olevista maakunnista toimisi maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana, ja päättää maakuntalain 49 §:n 1–3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista. Tienpidon tehtävien hoitamista varten perustettava yhteinen toimielin olisi vastuumaakunnan valtuuston ja maakuntahallituksen alainen toimielin, ja sen alaisena toimiva organisaatio olisi osa vastuumaakunnan organisaatiota.

Valtioneuvosto voisi määrätä myös muista yhteisen toimielimen perustamiseksi välttämättömistä seikoista, joista säädetään maakuntalain 49 §:n 1–3 kohdassa ja jotka koskevat maakuntien vapaaehtoisesta toimielimestä tehtävää sopimusta. Valtioneuvosto määräisi siten yhteisen toimielimen tehtävistä, yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja siihen osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä sekä tehtävien hoidosta aiheutuvien kustannusten laskennan ja niiden jakautumisen perusteista.

Valtioneuvosto voisi lisäksi antaa muita määräyksiä, jotka olisivat tarpeen tehtävien hoidolle lain 15 f §:n 2 momentissa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi.

Tavoitteena on, että maakunnat sopivat keskenään yhteistoiminnan järjestämisestä. Valtioneuvoston määräysten tulisi siksi olla voimassa vain siihen saakka, kunnes maakunnat sopisivat asiasta laissa tarkoitettulla tavalla. Valtioneuvoston päätöksessä olisi tämän vuoksi aina määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston antamat määräykset voitaisiin myöhemmin korvata

maakuntien tekemällä 15 i §:n mukaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätös olisi kuitenkin voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen. Vaatimus on tarpeen muun muassa tienpidon sopimuksia koskevan menettelyn vuoksi. Kesken vuotta tapahtuvien muutosten järjestäminen hankaloittaisi tienpidon järjestämistä kohtuuttomasti.

Pykälän 4 momentin mukaan valtioneuvoston päätös valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana ministeriön olisi kuultava päätöksen kohteena olevia maakuntia sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

15 i §. Tienpitoalueita koskevat muutokset. Pykälässä säädettäisiin tienpitoalueisiin tehtävien muutosten edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskevaa 15 f §:ssä tarkoitettua yhteistyösopimusta voisi muuttaa tai sen voisi irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa. Koska tienpitoalueilta odotettaisiin tiettyä pysyvyyttä, olisi tällaisten muutosten toteuttamisen edellytyksenä lisäksi, että toimintaympäristössä, rahoituksen tasossa tai muissa olosuhteissa olisi tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovellettaisiin, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä. Muutosten ja uusien sopimusten laatimista ja voimaantuloa koskisivat siten 15 g §:n menettelyä koskevat säännökset, ja tarvittaessa olisi niidenkin kohdalla mahdollista korvata sopimus valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §. Tienpidon rahoitus. Valtio vastaisi edelleen lain 10 §:n mukaisesti tienpidosta ja sen kustannuksista Liikenneviraston toimiessa tienpitäjänä. Ehdotettavassa 15 k §:ssä säädettäisiin maakuntien tehtävänä olevan tienpidon tehtävien rahoituksesta.

Rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys ja 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten, eli tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason, toteutuminen. Tieverkon ja liikenteen ominaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tieverkon pituutta, liikennemäärää ja koostumusta sekä teiden ja siltojen kuntoa. Muut olosuhteet voisivat olla esimerkiksi maantieteellisistä tekijöistä johtuvia vaikutuksia keleihin ja sen seurauksena esimerkiksi auraustarpeisiin. Jakomallin tavoitteena on varmistaa väyläverkoston kunnan tasapuolinen kehittyminen maan eri osissa. Tienpitäjä kohdentaisi rahoituksen kullekin 18 maakunnalle tienpitoalueiden maakuntien kanssa tehtävien tienpidon sopimusten perusteella. Vaikka tienpitoa olisi hoidettava ylimaakunnallisessa yhteistyössä enintään yhdeksällä tienpitoalueella, jaettaisiin rahoitus 18 maakunnan jaolla.

Käytännössä rahoituksen jaolla annettaisiin tienpitoalueelle rahoituskehys, tienpidon hankintojen valmisteluun. Tienpidon menot olisivat jatkossakin valtion menoja. Menot näkyisivät valtion talousarviossa perusväylänpidon momentilla. Valtion tilinpäätöksessä näkyisi tuotto-kululaskelmassa kaikki juoksevat kulut. Investoinnit aktivoitaisiin taseen varallisuuden lisäykseksi (perusväylänpidon tienpidon menoista noin puolet aktivoidaan taseeseen). Tieinvestoinneista muodostuva varallisuus olisi kokonaan valtion taseessa. Valtion ja maakunnan väliseen sopimukseen perustuviin tienpidon toimeksiantotehtäviin osoitettava erillisrahoitus käsiteltäisiin maakunnassa toimeksiantovarojen ryhmään kuuluvana tapahtumana maakunnan taseessa. Tienpidon menoja ei merkittäisi maakunnan talousarvion käyttötalousosaan eikä investointiosaan.

Menot eivät näkyisi maakunnan tuloslaskelmassa toiminnan kuluina eivätkä suoritettut investoinnit varallisuuden kasvuna taseessa.

Tienpidon sopimuksessa tulisivat toisaalta lisäksi huomioiduiksi tienpidon valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä valtion talousarvio, jotka vaikuttavat rahoituskysymyksiin. Samoin rahoituskysymyksiin ja tienpidon sopimukseen vaikuttaisivat liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon tulosoheutusprosessissa kohdistamat tavoitteet, joilla valtakunnallisen liikennepolitiikan sekä erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita voitaisiin osaltaan viedä käytäntöön.

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitäjän olisi varattava osa tienpidon talousarviorahoituksesta kohdistettavaksi tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyviin tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin sekä teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin, joita maakuntien rahoituskehyksellä ei olisi mahdollista toteuttaa. Teemaohjelma voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuusohjelma. Korjaustarpeita voisi aiheutua esimerkiksi tulvista tai muista sääolosuhteista tai muista ennalta arvaamattomista vaurioista. Liikennevirastoon varattua keskitettyä rahoitusta jaettaisiin maakuntiin tienpitoalueille 1-2 kertaa vuodessa yllättävistä tarpeista erikseen käytävien keskustelujen jälkeen.

15 k §. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Pykälässä säädettäisiin tienpidon ja liikenteen nelivuotisesta suunnitelmasta, joka olisi laadittava jokaiselle 18 maakunnalle. Suunnitelma olisi nelivuotisena tarkoitus valmistella maakuntien valtuustokausittain. Suunnitelma laadittaisiin valtuustokauden aluksi. Suunnitelmassa olisi käsiteltävä asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, eli teiden hoitoa ja muun muassa siltojen ja päällysteiden korjaamista, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Maakunnat voisivat halutessaan sisällyttää suunnitelmaan myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Näitä tehtäviä ovat maakuntalaan mukaisesti yksityis-tieavustusten ja liikku-
misen ohjauksen valtionavustustehtävät, liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikenneturvallisuus-
työn koordinointi sekä, mikäli maakunta on ottanut ne tehtäväkseen, henkilöliikenteen ja saaristoliiikenteen suunnittelu- ja järjestäminen. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma olisi keskeinen asiakirja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

Tienpidon osalta suunnitelmassa käsiteltäviä asiakokonaisuuksia voisivat olla esimerkiksi:

- Tienpidon rahoitus
- Asiakastarpeet ja tieliikenteen tila alueella
- Teiden kunnossapito (hoito ja korjaukset)
- Alueelliset investoinnit ja niiden suunnittelu
- Liikenteen ja tienpidon vaikutukset

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmisteltaisiin maakunnan omasta toimesta tai tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Koska suunnitelma koskisi kuitenkin yksittäistä maakuntaa, olisi yhteistyösopimuksen mukaisesti suunnitelman laatimisesta vastaavan toimijan tehtävä valmistelussa yhteistyötä sen maakunnan kanssa, jota suunnitelma koskisi. Yhteistyön laadusta ja tavasta voisivat maakunnat sopia keskenään. Päätösvalta suunnitelman hyväksymiseen olisi sillä maakunnalla, jota suunnitelma koskee.

Lähtökohdat suunnitelman valmisteluun tulisivat paitsi tienpitäjän ohjauksesta erityisesti kunkin maakunnan maakuntaohjelmasta ja -strategiasta sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma olisi edellä mainittuja ohjelmia täydentävä ja täsmentävä ja toimeenpanoon tähtäävä asiakirja.

Laissa ei olisi estettä sisällyttää tienpidon ja liikenteen suunnitelma johonkin muuhun maakunnan toimintaa koskevaan suunnitelmaan tai muuhun vastaavaan kokonaisuuteen.

15 l §. *Tienpidon sopimus.* Tienpitäjä ja tienpitoalue valmistelisivat *1 momentin* mukaan tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen. Sopimusvalmistelun perustana olisi edellä 15 m §:n perusteluissa selostetulla tavalla maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Sopimus voitaisiin käytännössä tehdä vahvemmin sitovaksi ensimmäisen sopimusvuoden osalta, ja 15 m §:ssä säädettävissä vuosittaisissa neuvotteluissa sopimusta voitaisiin päivittää aina edellisen vuoden sopimusta tarkistamalla ja seuraavaa vuotta koskevien merkintöjen täsmentämisellä.

Tienpidon sopimuksessa olisi kyse erityisesti tienpitoalueella tulevana toimintavuonna toteutettavista toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta. Tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta sovittaisiin tienpidon tuotteittain. Sopimus sisältäisi tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Siitä, mihin kunnossapitoluokkaan kukin maantie kuuluisi, päätettäisiin tienpidon sopimuksessa. Kunnossapitoluokista säädettäisiin edellä 33 §:ään sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Sopimuksessa olisi sovittava lisäksi tienpitoa koskevista tavoitteista sekä toimintatavoista varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista tienpitoa koskevista asioista. Tienpitäjän ja maakuntien varautumisvelvollisuudesta säädettäisiin jäljempänä 100 §:ssä. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tämän velvollisuuden täyttämiseksi tarpeellisista toimenpiteistä. Omavalvonnasta säädettäisiin 15 o §:ssä, ja myös siinä säädettävien velvoitteiden toteuttamiseen liittyvistä toimista Liikenneviraston ja tienpitoalueen yhteistyössä olisi tarpeen sopia tienpidon sopimuksessa. Sopimuksessa olisi lisäksi tarpeen sopia tarpeellisista vastuu- ja vahingonkorvauskysymyksistä esimerkiksi sen varalle, että sopimusosapuolet eivät toteuttaisi sopimuksessa sovittuja pykälässä lueteltaviin asioihin liittyviä velvollisuuksiaan.

Tienpitoalueen, maakuntien ja tienpitäjän välillä tehtäisiin vain yksi sopimus, joka kaikkien sopimusosapuolten olisi hyväksyttävä. Sopimusosapuolia olisivat kaikki tienpitoalueen maakunnat. Sopimus voisi kuitenkin sisältää jokaista tienpitoalueeseen kuuluvaa maakuntaa koskevan erillisen osion. Tällä mahdollistettaisiin rahoituksen ja toimenpiteiden kohdistumisen näkyväksi tekeminen tienpitoalueen sisällä. Maakuntakohtaisten osion sisällyttäminen sopimukseen ei kuitenkaan olisi pakollista.

15 m §. *Tienpidon sopimusta koskeva menettely.* Pykälän *1 momentin* mukaan tienpitoalueella olisi laadittava luonnos tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Suunnitelmat toimittaisivat sopimusneuvotteluiden lähtökohtana, ja ne olisivat keskeisiä asiakirjoja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

Pykälän *2 momentin* mukaan sopimusneuvottelut käytäisiin vuosittain syksyisin. Kuten edellä 15 m §:n perusteluissa on mainittu, tarkoittaisi tämä käytännössä sitä, että tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnos olisi laadittava touko-syyskuussa. Sopimuksessa sovittaisiin ensimmäinen vuosi täsmällisesti ja seuraavat vuodet väljemmin. Ensimmäisen vuoden osalta voitaisiin tienpitoalueella tarvittaessa laatia tarkempi toimintasuunnitelma tai muu ensimmäistä sopimusvuotta koskeva kuvaus, joka voitaisiin myös liittää sopimukseen. Sopimusta tarkistettaisiin vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa esimerkiksi tulva-, myrsky tai muiden sellaisten tilanteiden seurauksena.

Sopimusneuvotteluihin osallistuisivat *3 momentin* mukaan tienpitäjän edustajat Liikennevirastosta ja tienpitoalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Neuvotteluihin voisi siis maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitoalueella

tehtävistä vastaavan maakunnan tai kaikkien maakuntien edustajia. Sääntely mahdollistaisi asiasta sopimisen tienpitoalueen kesken, ja asian järjestämisen resurssien ja muiden kysymysten kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Neuvotteluihin osallistuvista edustajista ei olisi välttämätöntä sopia maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, vaan siitä voitaisiin sopia tienpitoalueen sisällä myös muulla tavalla. Sopimuksen allekirjoittaisivat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos tässä pykälässä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, olisi asiasta neuvoteltava vielä niin, että myös liikenne- ja viestintäministeriö osallistuisi neuvotteluihin.

15 n §. Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä. Jos tienpidon sopimuksesta ei päästäisi sopimukseen eikä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa käytävissä neuvotteluissa päästäisi yhteisymmärrykseen, tekisi valtioneuvosto liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella ratkaistavista asioista. Tämä olisi välttämätöntä jatkuvuuden sekä yleistä liikennettä ja välttämättömiä kulkutarpeita palvelevien maanteiden käytettävyyden turvaamiseksi. Ilman sopimusta tienpitoalueella ei olisi käytettävissään tienpidon rahoitusta, ja välttämättömiä tienpidon päivittäisiä ja muita toimia voisi jäädä tekemättä.

Valtioneuvoston olisi 2 momentin mukaan samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voitaisiin korvata tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien välisellä sopimuksella. Tavoitteena on asiasta sopiminen, ja valtioneuvoston päätöksen tulisi siksi olla voimassa vain siihen asti, kunnes tienpidon sopimuksesta on päästy yhteisymmärrykseen osapuolten kesken.

Pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston päätös valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä ja sen valmistelussa olisi kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

15 o §. Tienpidon omavalvonta. Maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Tienpidon valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimukseen sisällytettyjen kirjausten kautta. Tilaaajan ja tuottajien omavalvonta olisi jatkosakin keskeistä. Velvoitteen selkeyttämiseksi ja valvonnan toteutumiseksi siitä lisättäisiin lakiin säännös. Tavoitteena on, että omavalvonta olisi säännöksen johdosta jatkossa järjestelmällisempää ja avoimempaa. Omavalvonnalla tarkoitetaan järjestelyä, jonka avulla varmistetaan, että toiminta ja palvelut järjestetään lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Pykälässä säädettäisiin tienpitäjältä eli Liikennevirastolta ja maakunnalta edellytettävästä omavalvonnasta tienpidon tehtävien hoitamisessa. Niiden olisi valmisteltava omavalvontaohjelmat. Omavalvontaohjelma on osaltaan johtamisen väline. Niiden tarkoituksena on myös varmistaa tienpidon tehtävien suunnitelmallisuus, laatu ja lainmukaisuus sekä tienpidon valtakunnallinen yhtenäisyys. Siinä määriteltäisiin, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa olisi otettava kantaa siihen, miten vaatimusten toteuttamista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Liikenneviraston tienpidon omavalvontaohjelma ja maakuntien tienpitoalueiden omavalvontaohjelmat olisivat toisiaan täydentäviä niin, että kussakin keskitytään toimijan oman rooliin liittyvän valvonnan järjestämiseen.

Maakuntien omavalvontaan on tiiviissä yhteydessä palveluntuottajien kanssa tehtävät sopimukset, joissa olisikin 3 momentin mukaan sovittava tuottajan valvonnasta sekä laatuerojen

käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi. Maakunnat hoidoittaisivat jatkossa tienpidon tilaajatehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpito-alueella maakuntien olisi keskenään sovittava, kuka valvontaa hoitaa ja huolehtii palveluntuottajan valvontaa koskevien riittävien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin. Urakkasopimuksissa olisi huomioitava niin palveluntuottajan velvoite oman toimintansa valvontaan ja laatueroikkeamien käsittelyyn kuin maakunnan palveluntuottajaan kohdistama valvontamuodot.

Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi velvollisuus varmistaa ja valvoa tienpidon laatua koko maan tasolla ja varmistaa että se on riittävän yhtenäistä koko maassa. Liikenneviraston omavalvontaohjelman tulisi toisaalta keskittyä Liikennevirastossa hoidettaviin valtakunnallisiin tienpidon tehtäviin sekä maakuntien kanssa tehtävien sopimusten ja niissä asetettavien tavoitteiden valvontaan.

Keskeinen osa omavalvontaa olisi myös toimenpiteistä ja havainnoista tehtävä julkinen raportointi, mihin velvoitettaisiin 2 momentissa. Ohjelman julkisuus ja saatavuus sähköisesti tietoverkkojen kautta parantaa toiminnan avoimuutta. Maanteiden käyttäjillä olisi siten mahdollisuus seurata ja arvioida maakuntien ja Liikenneviraston toimintaa ja oma-valvonnan vaikuttavuutta.

Laissa ei määritellä omavalvontaohjelman ja julkaistavien tietojen yksityiskohtaista sisältöä. Pykälän 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi jatkossa tehtävänä huolehtia tienpidon viranomaisvalvonnasta, mistä säädettäisiin jäljempänä 100 b §:ssä. Omavalvonnan tavoitteena on kuitenkin ehkäistä tilanteita, joissa Liikenteen turvallisuusviraston olisi jälkikäteen puututtava toimintaan.

15 p §. Oikeus saada tietoja. Pykälässä säädettäisiin tienpidon vastuutahojen oikeudesta saada tietoja toisiltaan. Tienpitäjällä olisi oikeus saada maakunnalta, tienpitoalueelta ja palvelun tuottajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä niiden hallussa olevia tietoja, jotka ovat tienpitäjälle tässä laissa säädettyjen tehtävien vuoksi välttämättömiä eikä tietoja ole saatavissa julkisista tietolähteistä. Tienpitäjän tietotarve voisi liittyä esimerkiksi tienpidon lupatehtävien hoitamiseen ja alueellisten olosuhteiden selvittämiseen niihin liittyen. Maakunnalla ja tienpitoalueella olisi vastaavat oikeudet saada tietoja tienpitäjältä ja toisiltaan.

2 luku Maantien suunnittelu

15 q §. Maantien suunnittelun tehtävät. Uudessa maantien suunnittelun tehtäviä koskevassa pykälässä säädettäisiin maantiehanketta koskevista suunnitelmista, suunnitelmat laativista viranomaista sekä viranomaisten yhteistyöstä suunnitelmia laadittaessa.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin maantiehankkeiden suunnittelun osalta vallitseva tilanne. Yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma olisivat edelleen maantielaisissa säädettävät tiehankkeita koskevat suunnitelmat. Lisäksi 1 momentissa viitattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskeviin suunnitteluperusteisiin ja hankearviointiin, joista säädettäisiin tarkemmin uusissa yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevia suunnitteluperusteita, niiden valmistelua ja vahvistamista sekä noudattamista sekä hankearviointia koskevissa pykälissä.

Suunnittelukohteista päätettäisiin osana tienpidon sopimusta tienpitoalueen maakuntien esitysten pohjalta. Suunnittelukohteiden valinnan tulisi perustua valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava ainakin merkittävistä suunnittelukohteista. Muiden suunnittelukohteiden määrittäminen voitaisiin sopimuksessa jättää tienpitoalueen maakuntien päätösten varaan.

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi tienpidosta vastaavia viranomaisia koskevan 11 §:n 2 momenttia, jonka mukaan maakunnat tienpitoalueittain vastaisivat toimialueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Maakunta vastaisi siis pääsääntöisesti yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpidon suunnittelun tehtävät, kuten muutkin tämän lain mukaan maakuntien hoidettavana olevat tienpidon tehtävät, olisi hoidettava tienpitoalueittain.

Kuitenkin myös tienpitäjällä olisi toimivalta suunnitelman laatijana. Tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittäviä tai vaativia tiehankkeita koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Näitä koskevilla suunnitelmissa voisi tavoitteellisten rakentamisaikataulujen vuoksi olla välitön kytkentä Liikenneviraston projektien toteutuksen työpanokseen. Kokonaisuikataulun vuoksi olisi perusteltua viedä maantielain mukainen suunnittelu ja rakentaminen läpi yhtenä kokonaisuutena. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylivaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia, esimerkiksi E18:lla tai TEN-T ydinverkolla vt 4:lla tehtävät tiehankkeet.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin lisäksi selventävä säännös, jonka mukaan maantielain yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatimista sekä vuorovaikutusta koskevat säännökset koskisivat myös tienpitäjää sen vastatessa suunnittelusta tai hankkeen toteuttamisesta.

Maakunnan ja valtion roolien muuttuessa tiehankkeiden suunnittelussa niiden, mutta myös muiden viranomaisten välisen yhteistyön merkitys suunnittelussa korostuisi entisestään. Tämän vuoksi 3 momenttiin esitetään otettavaksi viranomaisten välistä yhteistyötä korostava yleinen säännös. Säännös vastaisi osittain ratalain 8 §:n 2 momenttia, jossa säädetään radanpitäjän velvollisuudesta toimia suunnitelmia laatiessaan yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Tähän lakiin on lisätty säännökset valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Maantien suunnittelun tulee toteuttaa näiden suunnitelmien tavoitteita liikennejärjestelmän kehittämisestä. Pykälään 3 4 momenttiin on lisätty maantien suunnittelun kytkeytyminen valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Yhteys yleisempään liikennejärjestelmäsuunnitteluun on siirretty tähän momenttiin nykyisestä 17 §:stä. Lisäksi 3 4 momentissa säädettäisiin siitä, että maanteiden suunnittelun tulisi perustua maantien kehittämisen tarpeisiin, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun eri kaavatasoilla.

15 r §. Hankearviointi. Pykälään esitetään otettavaksi hankearviointia koskevat säännökset. Vaikka pykälä olisi uusi, on hankearvioinnissa kyse jo olemassa olevasta suunnitteluun liittyvästä arviointimenettelystä, jonka laatimista ja sisältöä ohjataan nykyisin Liikenneviraston ohjeilla. Maakuntauudistuksen myötä olisi tarve varmistaa tämän hankkeiden suunnittelua ja toteuttamista koskevaa päätöksentekoa tukevan menettelyn yhtenäisen noudattaminen tiehankkeissa.

Hankearvioinnin tarkoituksena olisi tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytettäisiin tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailmiseen. Hankearviointi toisi läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaisi vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaisi eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viime kädessä tukisi poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankkeen taloudellisuusarviointia ja muuta hankearviointia edellytetään nykyisin usein myös EU-rahoitusta hakevissa kohteissa.

Hankearvioinnin laatimisesta vastaisi suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen, eli pääsääntöisesti maakuntatienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti. Niissä tilanteissa, joissa suunnitelman laatimisesta vastaisi tienpitäjä, kuuluisi hankearvioinnin laatiminen tienpitäjälle.

Hankearvioinnin osalta olennaista olisi arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaisi arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää olisi myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhtenevällä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella ja menettelyä tulisikin jatkaa. Hankearviointi tulisikin laatia tienpitäjän ohjeiden mukaisesti. Ohjeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden.

Hankearviointi sisältäisi lähtötietojen, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaamisen, hankkeen arvioinnin, seuranta- ja jälkiarviointia koskevan suunnitelman sekä arvioinnin raportoinnin ja dokumentoinnin. Edellä kuvattuun hankearvioinnin kehikkoon sisältyisivät seuraavat osiot:

Lähtökohtien kuvaus

- hankevaihtoehdot
- vertailuasetelma
- liikenne-ennuste

Vaikutusten kuvaus

- vaikutusten tunnistaminen ja valinta
- vaikutusten mittareiden ja kriteereiden valinta
- vaikutusten suunnitteluarvojen kokoaminen

Hankkeen arviointi

- vaikuttavuuden arviointi
- kannattavuuslaskelma
- toteutettavuuden arviointi
- päätelmät

Seurannan ja jälkiarvioinnin suunnitelma

- arvioinnin raportointi ja dokumentointi
- hankearvioinnin raportointi
- hankearvioinnin yhteenveto
- hankearvioinnin dokumentointi

essä. Suunnitteluperusteita voi myös olla tarpeen muuttaa suunnittelun edessä. Suunnitteluperusteiden muuttamisessa tulisi noudattaa vastaavanlaista menettelyä kuin niiden laatimisessakin. Tämä tarkoittaa muun muassa tienpitäjän ja tienpitoalueen välisen yhteistyövelvoitteen noudattamista. Suunnitteluperusteet tulisivat yleissuunnittelussa tai tiesuunnittelussa asianosaisena olevien tahojen, kuten suunnittelualueen kiinteistönomistajien, arvioitavaksi mainituissa suunnitteluprosesseissa. Lain 27 §:ssä mielipiteen ilmaisemiseen ja lausuntojen antamiseen oikeutetut tahot voisivat esittää kantansa lain 27 §:n mukaisessa vuorovaikutusmenettelyssä.

16 §. Tutkimusoikeus. Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvästä tutkimusoikeudesta, joka kuuluu suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti tienpidon yhteistyöalueille esitetään 16 §:n 1 ja 2 momenteissa oleva tienpitoviranomaista koskeva viittaus muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

Pykälän 2 momentin mukaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä niihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille. Valtiolla maanteiden omistajana ja Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi edelleen intressi olla tietoinen omistamansa väyläverkon suunnittelun vaiheista. Tämän vuoksi 16 §:n 2 momenttiin esitetään tehtäväksi lisäys, jonka mukaan tulisi kunnan lisäksi ilmoittaa myös tienpitäjälle yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä niihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta.

Jos tienpitäjä 15 p §:n mukaisesti ottaa vastattavakseen hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, koskevat yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatimista sekä vuorovaikutusta koskevat säännökset myös tienpitäjää.

17 §. Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 1 ja 4 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa korjattaisiin.

Pykälän 3 momentin mukaan maantie voitaisiin suunnitella ilman kaavaakin, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä kunnan ja maakunnan liiton kanssa. Yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien laatiminen jakautuisi jatkossa tienpitoalueella tienpitotehtäviä hoitavalle maakunnalle ja tienpitäjälle. Maakunnan vastatessa suunnittelusta viittaus maakuntaan jäisi tarpeettomaksi. Silloin, kun suunnittelusta vastaisi tienpitäjä, olisi yhteistyö maakunnan kanssa kuitenkin edelleen tarpeen selvittäessä tien sijainnin ja muun maankäytön suhdetta. Mainituista syistä pykälän 3 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voitaisiin selvittää yhdessä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

Pykälän 5 momentti siirrettäisiin 15 p §:ään.

19 §. Yleissuunnitelman sisältö. Maantielain 19 §:ssä säädetään yleissuunnitelman sisällöstä. Näitä yleissuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös uudessa 15 e §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 f §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Lisäksi yleissuunnitelmaan tulisi sisällyttää myös 15 s §:ssä säädetty hankearviointi.

22 §. Tiesuunnitelman sisältö. Pykälässä säädetään tiesuunnitelman sisältövaatimuksista. Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan tiesuunnitelmaan tulee liittää arvio tien vaikutuksista

ja tiesuunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Virkettä esitetään täsmennettäväksi siten, että kyse on tien rakentamisen ja liikenteen haitallisista vaikutuksista. Esityksellä ei ole tarkoitus sisällöllisesti muuttaa vallitsevaa käytäntöä, sillä on nykyisin haitallisten vaikutusten arviointi ja vaikutusten niiden vähentämis- ja poistamistoimenpiteet kohdistuvat tienrakentamisesta ja liikenteestä aiheutuviin vaikutuksiin.

Tiesuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös uudessa 15 b §:ssä tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja 15 c §:ssä tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tiesuunnitelmassa ei kuitenkaan tarvitsisi esittää selvitystä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamisesta silloin, kun mainittu selvitys on esitetty jo samasta hankkeesta tehdyssä yleissuunnitelmassa ja tiesuunnitelma laaditaan yleissuunnitelman mukaisesti. Tällöinkin tiesuunnitelmassa kuitenkin esitettäisiin selvitys liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottamisesta siltä osin kuin sitä ei ole voitu ottaa huomioon yleissuunnitelmassa sen yleispiirteisyys huomioon ottaen. Jos tiesuunnitelmaa laadittaessa jouduttaisiin poikkeamaan yleissuunnitelmasta siten, että yleissuunnitelman yhteydessä tehtyä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskevaa selvitystä ei voitaisi kokonaan tai joltakin osin enää pitää riittävänä, olisi tältä osin tehtävä uusi selvitys. Jos yleissuunnitelmaa ei olisi lainkaan laadittu, tehtäisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien huomioon ottamista koskeva selvitys tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä ja selvitys liitettäisiin tiesuunnitelmaan.

Lisäksi *4 momentissa* säädettäisiin siitä, että tiesuunnitelmaan tulisi sisällyttää myös 15 s §:ssä säädetty hankearviointi.

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa.* Pykälän 2 momentissa säädetään uuden kulkuyhteyden järjestämisestä tilanteessa, jossa olemassa olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän käyttäminen kielletään tiesuunnitelmassa. Tällöin uuden kulkuyhteyden järjestämisestä vastaa tienpitoviranomainen kustannuksellaan. Kun maakuntauudistuksen myötä tienpitoviranomaisen käsitteestä luovuttaisiin, esitetään viittaus tienpitoviranomaiseen korvattavaksi viittauksella tienpitäjään.

27 §. *Vuorovaikutus.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimiseen liittyvästä vuorovaikutusmenettelystä. Pykälän *1 momentti* edellyttää, että muun muassa kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille varataan osallistumismahdollisuus suunnitelmaa valmisteltaessa. Pykälän *2 momentissa* puolestaan säädetään, että 1 momentissa mainituille tahoille on varattava mahdollisuus muistutuksen tekemiseen ennen suunnitelman hyväksymistä. Mainitut 1 ja 2 momentin säännökset on kirjoitettu passiivimuotoon siten, ettei niissä mainita viranomais-tahoa, jonka tehtävänä osallistumis- ja muistutuksetekomahdollisuuden varaaminen on. Selvyyden vuoksi lakiin esitetään kirjattavaksi, että mainitut tehtävät kuuluvat suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle eli maakuntauudistuksen myötä pääsääntöisesti maakunnalle. Tehtäviä hoitaisi tienpitoalueella se maakunta, joka muutoinkin huolehtii maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti tienpidon tehtävistä. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin menettelyiden sujuvoittamiseksi niin, että suunnitelmien nähtävänäpitoon sovellettaisiin jatkossa maakuntalakiehdotuksen mukaista maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä kuntalain mukaisen menettelyn sijaan. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti maakunnalle esitetään momentissa olevat tienpitoviranomaista koskevat viittaukset muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan. Pykälän 2 momenttiin lisäyksellä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman nähtävillä oloajan yhtäjaksoisuudesta

30 päivän ajan varmistettaisiin, että esimerkiksi pyhäpäivien ja virastojen lomajaksojen ajoittuminen ei katkaisisi suunnitelmien nähtävillä oloaikaa.

Pykälän 3 momentin mukaan muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava tienpitoviranomaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen. Säännöksestä ei käy suoraan ilmi, onko tienpitoviranomaisen kannanotto muistutuksiin ilmoitettava 3 momentissa mainituille tahoille ennen suunnitelman hyväksymispäätöksen tekemistä vai voidaanko tienpitoviranomaisen vastaus muistutuksiin esittää suunnitelman hyväksymispäätöksessä. Hämeenlinnan hallinto-oikeus on 3.5.2017 antamassaan päätöksessä 17/0136/2 todennut, ettei maantielain 27 §:n sanamuoto edellytä muistutuksiin vastaamista ennen hyväksymispäätöksen tekemistä. Kun 27 §:n 3 momentin sanamuotoa voidaan pitää mainituilta osin tulkinnanvaraisena, esitetään momenttia selvennettäväksi siten, että siinä tarkoitettu kannanotto muistutuksiin sisältyy muistuttajalle toimitettavaan suunnitelman hyväksymispäätökseen. Lisäksi 3 momentin viittaus tienpitoviranomaiseen esitetään muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan ja viittaus Liikennevirastoon viittaukseksi tienpitäjään. Vastaavanlaiset viittausmuutokset tehtäisiin myös pykälän 4 momentin ensimmäiseen ja toiseen virkkeeseen. Lisäksi 4 momentin viittaus maakunnan liittoon muutettaisiin viittaukseksi muihin maakuntiin. Pykälän 4 momentin viimeiseen virkkeeseen kirjattaisiin vielä jo nykyisin noudatettava käytäntö, jonka mukaan maakunnan olisi esitettävä perusteltu kannanotto muistutusten lisäksi myös eri viranomaisten ja kunnan suunnitelmasta antamista lausunnoista.

27 a §. Ennakkoneuvottelu. Maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä, mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan, suunnitelman hyväksyvänä viranomaisen toimivan Liikenneviraston ja muiden viranomaisten yhteistyötä ja tiedon kulkua sekä edistäisi suunnittelun sujuvaa läpiviemistä. Ennakkoneuvottelulla tavoiteltaisiin suunnitelman edellyttämien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, suunnitelman laatijan ja sen hyväksyjän sekä muiden viranomaisten yhteistyön ja tietojen vaihdon sujuvuutta sekä suunnitelman ja sitä koskevan hyväksymisesityksen laadun varmistamista.

Tienpitäjällä olisi mahdollisuus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvänä viranomaisena järjestää suunnitelman laatimisen aikana ennakkoneuvottelu tienpitäjän, maakunnan ja tarvittaessa myös muiden keskeisten viranomaisten, kuten Valtion lupa- ja valvontaviraston, kanssa. Neuvottelun suhteen aloitteen tekijänä voisi toimia tienpitäjä, maakunta tai jokin muu asian kannalta keskeinen viranomainen.

27 b §. Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys. Pykälässä säädettäisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevasta hyväksymisesityksestä ja siihen liitettävistä selvityksistä. Pykälä olisi uusi, mutta se vastaisi liikennehallinnossa vakiintunutta menettelyä, jossa suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen, eli nykyisin ELY-keskuksen liikennevastuualue, tekee tienpitäjälle suunnitelman hyväksymisesityksen.

Pykälän 2 ja 3 momentit koskisivat yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien hyväksymisesitysten sisältöä ja siihen liitettäviä asiakirjoja. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että hyväksymisesitys on tehtävä kirjallisesti. Lisäksi hakemus olisi toimitettava tienpitäjälle myös sähköisesti. Pykälän 5 momentissa olisi hyväksymisesityksen sisältöä ja toimittamista koskeva asetuksenantovaltuus.

30 §. Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen. Pykälän ensimmäisessä virkkeessä olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa korjattaisiin.

Jo hyväksytyn yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman muuttamisessa noudatetaan uuden suunnitelman laatimisessa noudatettavia säännöksiä. Tästä pääsäännöstä poiketen tiesuunnitelmaan voidaan tehdä tienpitoviranomaisen harkinnan perusteella vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia ilman, että on tarvetta ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn. Maantielain sääntämiseen johtaneen hallituksen esityksen perustelujen mukaan tiesuunnitelman vähäiset muutokset liittyvät tilanteisiin, joissa rakennustyön aikana tulee esille ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka edellyttävät muutoksia hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta mainitaan tien korkeusaseman tai jonkun teknisen ratkaisun muuttaminen maaperäolosuhteiden osoittautuessa toisenlaisiksi kuin oletettiin.

Käytännössä edellä kuvatuista tiesuunnitelman vähäisistä muutoksista ei tehdä merkintää hyväksytyyn tiesuunnitelmaan. Kyse ei ole tosiasiallisesti tiesuunnitelman muuttamisesta, vaan siihen tehtävästä vaikutukseltaan vähäisestä poikkeuksesta, joka harkitaan tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi suunnitelman toteuttamisen yhteydessä. Tämän vuoksi pykälän toisen virkkeen sanamuotoa esitetään muutettavaksi siten, että kyse on tiesuunnitelmaan tehtävän vaikutukseltaan vähäisen muutoksen sijasta vaikutukseltaan vähäisestä poikkeamisesta. Muutoksella ei ole tarkoitus muuttaa nykyistä oikeustilaa ja vähäistä poikkeamista koskee edelleen säännös poikkeamisen edellytyksistä. Tiesuunnitelman vaikutukseltaan vähäistä poikkeamista koskeva säännös esitetään siirrettäväksi omaksi 2 momentiksi ja samalla pykälän otsikkoa muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä. Lisäksi pykälän 2 momentissa oleva tienpitoviranomaista koskeva viittaus muutettaisiin viittaukseksi maakuntaan.

31 §. Suunnitelmien voimassaoloaika. Pykälän 1 ja 3 momentissa säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman voimassaoloajoista ja niiden pidentämisestä. Pidentämissä päätöksen tekisi kummankin suunnitelmatyypin osalta tienpitäjä. Pykälässä ei kuitenkaan ole säännöksiä suunnitelmien voimassaoloajan pidentämistä koskevan asian vireilletulotavasta.

Koska maakuntaudistuksen myötä maakunta, tienpitoalueen maakuntien yhteistyösopimuksessa sopiman vastuun mukaisesti, vastaisi pääsääntöisesti suunnitelmien laatimisesta ja tiehankkeiden toteuttamisesta, olisi sillä myös intressi huolehtia suunnitelmien voimassaolosta. Tästä syystä yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 1 momentin kolmatta virkettä ja tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 3 momentin toista virkettä esitetään täydennettäväksi siten, että suunnitelmien pidentämistä koskeva päätös tehdään maakunnan esityksestä. Lisäksi 1 ja 3 momentin viittaukset Liikennevirastoon suunnitelman hyväksymispäätöksen pidentämisestä päättävänä viranomaisena muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään.

32 §. Seuranta ja jälkiarviointi. Pykälän 1 momentin viittaus Liikennevirastoon muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään. Lisäksi pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin tiehankkeita koskevasta jälkiarvioinnista. Vaikka jälkiarviointia koskeva säännös olisi laissa uusi, ei tiehankkeiden jälkiarviointi kuitenkaan ole uusi menettely, sillä tiehankkeista vastaavat tahot eli ELY-keskusten liikennevastuualueet ja Liikennevirasto tekevät jo nykyään hankkeiden jälkiarviointeja.

Tiehankkeen jälkiarvioinnin tarkoituksena olisi tuottaa lisätietoa hankkeen vaikutuksista sekä kehittää tiesuunnittelua ja hankearviointia. Jälkiarvioinnissa tunnistettaisiin syyt olennaisiin poikkeamiin siitä, mitä hankkeessa on ennakkoon arvioitu. Jälkiarvioinnin mahdollisuus kannustaisi myös panostamaan hankearviointien laatuun.

Jälkiarvioinnin laatiminen esitetään rajattavaksi vain sellaisiin hankearviointien kohteena olleisiin hankkeisiin, joiden osalta jälkikäteen tehtävälle arvioinnille ilmenee erityisiä syitä. Jälkiar-

viointia ei siten olisi tarpeen tehdä kaikista hankearvioinnin kohteena olleista tiehankkeista. Eri-tyisenä syynä jälkiarvioinnille olisi esimerkiksi tilanne, jossa hankkeen toteutuneiden vaikutusten perusteella nähdään mahdollisuus oppia tulevia hankkeita varten tai jossa hankkeen vaikutusten nähtäisiin toteutuvan kehittyvän hyvin eri tavalla kuin hankearvioinnissa on arvioitu.

Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaisi maakunta, mutta jälkiarviointi olisi kuitenkin laadittava yhteistyössä tienpitäjän kanssa ja tienpitäjän ohjauksessa.

Jälkiarviointi olisi mahdollista laatia useassa vaiheessa tiehankkeen lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutusten toteamiseksi. Tyypillisesti ensimmäisen vaiheen hankearviointi laadittaisiin siinä vaiheessa, kun on kulunut 2–7 vuotta tiehankkeen liikenteelle avaamisesta. Tiehankkeen pitkän aikavälin vaikutuksia, kuten vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, selvittävä jälkiarviointi sen sijaan laadittaisiin noin 10–15 vuoden kuluttua hankkeen liikenteelle avaamisesta.

Jälkiarvioinnissa arvioitaisiin tyypillisesti hankkeen toteutukseen, liikenne-ennusteisiin ja ajokustannuksiin, liikenneonnettomuuksiin, muihin hankkeen havaittavissa oleviin vaikutuksiin sekä hankkeen vaikuttavuuden ja kannattavuuden toteutumiseen liittyviä seikkoja. Arvioitavia seikkoja voisivat olla:

Hankkeen toteutus

- kustannusarvion toteutuminen
- hankearvioinnin pohjana olleen tiesuunnitelman toteutuminen
- rakentamisen aikaiset vaikutukset liikenteelle ja ympäristölle

Liikenne-ennuste ja ajokustannukset

- liikennemäärät ja siirtymät
- matka-ajat ja liikenteelliset palvelutasot
- ajoneuvo- ja päästökustannukset

Liikenneonnettomuudet

- onnettomuudet hankeverkolla
- onnettomuudet siirtymäverkolla

Muut havaittavissa olevat vaikutukset

- maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen
- vaikutukset luontoon ja rakennettuun ympäristöön

Vaikuttavuuden toteutuminen

- arvioidaan hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteutumista
- arvioidaan vaikuttavuuden arvioinnin mittareiden toteutumista

Kannattavuuden toteutuminen

- arvioidaan hyöty-kustannussuhteen toteutumista
- arvioidaan eri vuosien tuottoasteiden toteutumista

32 §. Radat tien suunnittelussa. Pykälään esitetään lisättäväksi toinen momentti, jossa olisi informatiivinen säännös siitä, että pykälän 1 momentissa tarkoitettut rautateitä koskevat muutokset tulisi käsitellä maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen ratalain säännöksiä noudattaen. Rautateihin kohdistuvien muutosten suunnittelussa tulisi noudattaa ratalain säännösten lisäksi myös muita rautateiden suunnittelua koskevia säännöksiä ja määräyksiä sekä Liikenneviraston radanpitoa koskevia ohjeita ja radanpidon vakiintuneita suunnittelukäytäntöjä.

3 luku Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantien kohdistuvat muut toimenpiteet

33 §. Maantien kunnossapito. Pykälässä säädetään maanteiden kunnossapidon tasosta. Kunnossapidolla tarkoitetaan 3 §:n määritelmän mukaisesti tien päivittäistä hoitoa ja korjausta. Tien kunnolla viitataan siten paitsi esimerkiksi päällysteen tai sillan kuntoon myös päivittäisellä hoidolla saavutettavaa tien liikennöitävyyteen. Käsite ylläpito korvattaisiin alan suositusten mukaisesti käsitteellä korjaus. Korjaukseen sisältyy muun muassa teiden päällystäminen ja teiden rakenteiden ja siltojen korjaaminen.

Pykälän 1 momentissa voimassa olevan lain mukainen yleistä liikennettä tyydyttävä kunto korvattaisiin yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavana kuntona. Pykälän nykyisissä 1 ja 2 momenteissa kunnossapidon tason määräytymisessä ja kunnossapidossa muutoin huomioitavaksi säädettyt asiat siirrettäisiin 1 momenttiin lisättävään luetteloon. Luetteloa täydennettäisiin lisäksi uudella viittauksella 13 §:n tienpidon yleisiin vaatimuksiin ja 13 a §:ssä säädettyyn palvelutasoon sekä vaatimuksilla elinkaarivaikutusten ja kustannustehokkuuden huomioimisesta sekä tieomaisuuden säilymisestä. Jotta 13 a §:n mukainen palvelutaso verkolla toteutuu, edellyttäisi se kunnossapidolta määrättyjä toimia muun muassa urasyvyyteen ja päivittäiseen hoitoon liittyen. Pykälän 2-4 momentteihin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädettyvät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapito olisi korkeatasoista. Korkeatasoisella kunnossapidolla tarkoitettaisiin ennakoivia ja elinkaaritehokkaita toimia, joiden seurauksena liikenteen häiriöitä olisi mahdollisimman vähän kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. Matkat ja kuljetukset runkoverkolla olisivat kunnossapidon korkealaatuisuudesta johtuen ennakoitavia.

Talvihoidon toimenpiteet ajoitettaisiin siten, että ne haittaavat liikennettä mahdollisimman vähän. Korkealaatuiseen kunnossapitoon kuuluisivat myös talvihoidon lyhyet, sää-olosuhteisiin sopeutetut toimenpideajat. Runkoverkolla pyrittäisiin siihen, että tie on pääosin paljas. Kylminä ajanjaksoina tiellä voisi olla jonkin verran pitkittäisiä ohuita polannekaistoja, jotka eivät erityisesti vaikuttaisi ajamiseen ja sään muutostilanteissa voisi esiintyä lievää liukkautta. Liukkaus torjuttaisiin pääsääntöisesti ennakoivilla toimenpiteillä.

Maantien kunnosta kertovia kriteerejä olisivat muun muassa maantien uraisuus, epätasaisuus ja vauriot sekä tien karheus, yksittäisepätasaisuudet sekä vaurionopeus. Korkealaatuinen kunnossapito korjausten osalta tarkoittaisi tien rakenteen ja päällysten kannalta sitä, että tien käyttäjälle runkoverkkoon kuuluvat maantiet ovat kunnoltaan hyvällä tasolla ja näyttäytyvät kunnoltaan tasalaatuisina. Maanteiden korjaus runkoverkolla olisi ennakoivaa ja elinkaaritehokasta ja oikeinmitoitettuja toimenpiteitä tehtäisiin oikea-aikaisesti. Korjausvelan ei annettaisi kasvaa.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla kunnossapito olisi edelleen korkeatasoista, mutta esimerkiksi sääolosuhteista sekä vuoden- ja vuorokauden ajasta johtuvaa vaihtelua ja haittoja voisi olla kohtuullisissa määrin. Tien pinta olisi liikennemäärästä ja säästä riippuen osittain paljas ja osittain tiellä voisi olla polannekaistoja tai tie voisi olla kokonaan lumipolanteen peittämä. Tiellä tulisi olla ongelmallisimpia sääolosuhteita lukuun ottamatta hyvä talvikeli, joka ei olisi paljaan asfaltin veroinen, mutta riittävän turvallinen tienkäyttäjien liikkeessä vallitsevien olosuhteiden mukaisesti.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä teiden kunto vaihtelisi runko-verkkoa enemmän johtuen teiden liikenteellisen merkityksen vaihtelusta. Huonokuntoisia tiejaksoja voisi olla hieman runkoverkkoa enemmän. Lähtökohtaisesti korjausvelan ei annettaisi kasvaa. Korjaustoimenpiteissä pyrittäisiin elinkaaritehokkuuteen.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyrittäisiin kohdekohtaisesti mahdollisimman edullisin kunnossapidon ratkaisuin tyydyttämään paikalliset tarpeet liikenteen koostumus ja tien merkittävyys huomioiden. Paikallisen liikenteen tarpeiden osalta olisi huomioitava muun muassa koulukuljetukset, sote-kuljetukset, reittiliikenne ja paikallisen työmatkaliikenteen tarpeet. Maakunnilla ja kunnilla olisi keskeinen rooli paikallisten tarpeiden tunnistamisessa ja kunnossapidon tason sovittamisessa niiden mukaisesti. Liikenneturvallisuudesta olisi huolehdittava kuten muillakin verkon osilla. Toimenpideajat eivät välttämättä olisi yhtä nopeita kuin muulla verkolla. Tiellä olisi normaalitilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Sään muuttuessa keli voisi joskus olla useiden tuntien ajan ongelmallinen, mikä vaatisi liikkujilta erityistä varovaisuutta.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyritään kustannussäästöihin sallimalla tarvittaessa alhaisempi ja epäyhtenäisempi, mutta silti tarkoituksenmukainen maantien kunto. Maantiet pyritään pitämään mahdollisimman hyvässä liikennöitävässä kunnossa paikauksin ym. korjauksin ja mahdollisuuksien mukaan ehkäistään vaurioiden syntymistä. Hyväksytään kuitenkin, että korjausvelka tällä verkon osalla saattaa aika ajoin kasvaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Asetuksella voitaisiin siten säätää esimerkiksi siitä, miten tämän pykälän edellyttämän kunnossapitotaso käytännössä on toteutettava. Kunnossapitoa varten on nykyisin käytössä Liikenneviraston sisäisillä toimintalinjauksillaan käyttöönotettavia kunnossapitoa koskevia laatuvaatimuksia, joka ei määräydy lakiin sisältyvän luokittelun mukaisesti. Nykyisissä tason määrittelyissä keskeisimpänä lähtökohtana on ollut tien liikennemäärä. Jatkossakin voi olla tarpeen esimerkiksi määritellä useampia kunnossapitoluokkia lakiin 2-4 momenteissa esitettävän kolmijaon lisäksi noudattaen kuitenkin lain vaatimuksia kunnossapidon tasosta. Tällaisen tarkemman luokittelun olisi kuitenkin perustuttava tämän pykälän 1 momentissa mainittuihin tekijöihin ja maantien liikenteelliseen merkitykseen. Tarvittaessa olisi kuitenkin mahdollista huomioida myös muita erityisiä seikkoja.

Maanteiden kuulumisesta kuhunkin kunnossapitoluokkaan päätettäisiin tienpidon sopimuksissa. Tavoitteena olisi valtakunnallisesti yhtenäinen maanteiden kunnossapidon taso, joka huomioisi maantielle kohdistuvan yleisen liikenteen tarpeen ja väylän liikenteellisen merkityksen lisäksi pykälässä listatut erillistä tarkastelua edellyttämät asiat.

34 §. Rajoitettu kunnossapito. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että jatkossa maantien rajoitetusta kunnossapidosta, mikä johtaa tien tai tienosan sulkemiseen yleiseltä liikenteeltä, päättäisi tienpitäjä maakunnan esityksestä. Nykyisin toimivalta asiassa on tienpitöviranomaisella. Pykälän 1 momentissa tarkennettaisiin lisäksi velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä maantien tai maantienosan sulkemisesta myös digitaalisessa muodossa. Pykälän 2 momentissa tienpitöviranomaisen muutettaisiin maakunnaksi.

35 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitöviranomaisen muutettaisiin maakunnaksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin maakunnan oikeudesta myöntää tilapäinen poikkeus 1 momentin mukaisesta kiellosta tai rajoituksesta. Säännös poikkeusluvasta

vastaisi nykytilaa, sillä nykyisinkin on voitu erityisistä syistä myöntää tällainen kelirikkoajan poikkeuslupa esimerkiksi välttämättömille puutavaran, maa-ainesten, polttoaineiden, teollisten lannoitteiden, rakennustarvikkeiden ja metsä- ja rakennustyökoneiden kuljetuksille ja erikoiskuljetuksille. Kyse olisi jatkossakin yksittäin harkittavista ja poikkeuksellisista luvista, joiden myöntämisessä keskeistä olisi kuljetuksen erityinen tarve. Myös itse rajoituspäätöksessä tulisi nimetä, minkälaista liikennettä rajoitus koskee.

Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kieltämisestä tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kiellosta tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

37 §. Liittyminen maantiehen. Pykälän 1 – 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

38 §. Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen. Pykälän 1, 2 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 1 momenttia esitetään lisäksi muutettavaksi niin, että yksityistieliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapito olisi jatkossa maantien kunnossapitäjän vastuulla. Momentin mukaan tienpitäjä eli Liikennevirasto tai sopimuksen perusteella maakunta tienpitoalueella vastaisi yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta. Muutoksella on tarkoitus parantaa maanteiden kuivatuksen toimivuutta ja vähentää rakenteiden vaurioitumista routimisen ja tien kantavuuden heikkenemisen seurauksena.

39 §. Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettävien tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettävien tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa liittymän poistamisesta myös digitaalisessa muodossa.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 6 momentissa muotoon Liikennevirasto tienpitäjänä.

Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamisesta tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan tienpitäjän lupaa ei kuitenkaan edellytettäisi yhdysteillä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie, kun kyse on metsähakkuista johtuvasta puutavaran kuormaamisesta ja lyhytaikaisesta säilyttämisestä. Tiealueen osia tulisi kuitenkin käyttää lähtökohtaisesti puutavaran varastointiin vain silloin, kun muut tavat ovat esimerkiksi kustannuksiltaan kohtuuttomia. Puutavaraa saisi liikenneturvallisuussyistä säilyttää ainoastaan ojan ulkoluiskan ulkopuolisella

alueella. Kun kysymys on puun lyhytaikaisesta säilyttämisestä ojan ulkoluiskan ulkopuolella tai puutavaran kuormaamisesta ja toiminnassa noudatettaisiin tienpitäjän ohjeita, ei toiminnasta arvioida aiheutuvan sellaista vaaraa liikenneturvallisuuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle, mikä yleisesti edellyttäisi lupaa maantien tiealueen erikoiskäyttöön. Tämän vuoksi ehdotetaan lisättäväksi 42 §:n 5 momenttiin, että luvanvaraisuus ei koskisi puutavaran kuormaamista ja säilyttämistä tietyin poikkeuksin yhdysteillä ja sellaisilla seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie. Lyhytaikaisella säilyttämisellä tarkoitettaisiin enintään kuuden kuukauden mittaista ajanjaksoa. Määräajan todentamiseksi puutavaraan tulisi kiinnittää pinoamispäivämäärä sekä puutavarasta vastaavan tahon yhteystiedot. Puutavaran varastoinnissa ja kuormaamisessa tulisi jatkossakin ottaa huomioon tieliikennelain säännökset, erityisesti tieliikennelain 29 §:n 2 momentti koskien kuormaamisen liikenneturvallisuuutta. Puupinot on sijoitettava paikkaan, jossa ne eivät aiheuta vaaraa liikenteelle, ja jossa ne eivät estä tienpitoa tai muuta maantielain mukaista toimintaa maantien tiealueella. Sijoittamispaikan valinnassa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että pinot ovat turvallisesti kuormattavissa ajoneuvoon. Tienpitäjällä on myös oikeus puuttua liikennettä välittömästi uhkaavan vaaraan 101 § 2 momentin mukaisesti. Tienpitäjä voisi harkintansa mukaan antaa tarpeellisia ohjeita puutavaran säilyttämistä ja kuormaamista varten. Tähän momenttiin nykyisin sisältyvä tilapäisiä ilmoituksia ja edellä mainitut lisättävät poikkeukset lupavelvollisuudesta järjestettäisiin luetteloksi.

42 a §. *Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle.* Pykälän 1 ja 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 4 momentissa muutetaan Liikennevirasto tienpitäjänä.

42 b §. *Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite.* Pykälän 1 ja 2 momentissa sekä 3 momentissa jälkimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 3 momentissa ensimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin muutetaan hankkeesta vastaava. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella sovitun vastuunjaon mukaisesti tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

43 §. *Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

4 luku Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §. *Maantien suoja-alue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

45 §. *Maantien näkemäalue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

47 §. *Poikkeamisvalta.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Kyseinen lupatehtävä on nykyisin vain osin keskitetty. Jatkossa lupatehtävä koskien poikkeuksien myöntämistä 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista keskitettäisiin tienpitäjälle, eli Liikennevirastoon.

48 §. *Poikkeukset rajoituksista.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi ilmaisu määrääminen muutettaisiin edellyttämiseksi.

49 §. *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

51 §. *Lumiaita ja lumen sijoittaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Pykälän 2-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maakunta kohtaan, jossa säädetään, keneltä tienpitäjä voi pyytää lausuntoa. Pykälän 4 momentin viimeinen lause kumottaisiin tarpeettomana. Nykyisen 11 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena. Vastaavanlaista mahdollisuutta ei ehdoteta jatkossa säilytettävän. Maanteiden tienpidon tehtäviä hoitavia viranomaisia olisivat jatkossa Liikennevirasto ja maakunnat.

52 b §. *Määräystenantovaltuus.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon Liikennevirasto tienpitäjänä.

5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §. *Maantietoimituksen vireilletulo.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälään lisättäisiin myös uusi 2 momentti, jonka mukaan maakunta voisi esittää maantietoimituksen hakemista perustellusta syystä.

56 §. *Haltuunotto.* Pykälän 1, 3 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

56 a §. *Yksityisen tien luovuttaminen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

57 §. *Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

62 §. *Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

69 §. *Yksityistiejärjestelyt.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

74 §. *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

75 §. *Maantietoimitus erityisissä tapauksissa.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

79 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momentti kumottaisiin, sillä korvausvelvollisuuden ollessa jatkossa tienpitäjällä eli Liikennevirastossa hoidettaisiin myös maksatukset sen toimesta, eikä erillistä säännöstä enää tarvittaisi.

80 §. *Riidanalaisen korvauksen tallettaminen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

81 §. *Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

83 §. *Vähäiset korvaukset.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

85 §. *Maantietoimituksen kustannukset.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §. *Maantien lakkaaminen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon tienpitäjä ja maakunta ja pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

90 §. *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella sovitun vastuunjaon mukaisesti tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

91 §. *Entisen tiealueen siirtyminen.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

93 §. *Entinen tiealue yksityisenä tienä.* Pykälän 3 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 3 momentissa tarkoitettuna entisen maantien kunnossapitovastuun lakkaamista koskeva valtioneuvoston asetuksella maanteistä (924/2005) 8 §:ssä määritelty ajankohta siirtyisi lakiin.

95 §. *Liitännäisalueen lakkauttaminen.* Pykälän 1 ja 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

95 a §. *Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen.* Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi tai tienpitäjäksi.

7 luku Erinäiset säännökset

99 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvistä viranomaisista. Nykyisen lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Liikennevirasto hyväksyy muut tiesuunnitelmat sekä kaikki yleissuunnitelmat. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on huolehtia hallinnonalansa yleisestä kehittämisestä ja liikennepoliittisista linjauksista eikä niinkään yksittäisiä maanteita koskevista hallintopäätöksistä. Edellä 10 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirasto tienpitäjänä toimisi maanteiden tienpitäjänä, joka vastaisi maantieverkosta. Vastaaminen tarkoittaisi myös maantieverkon laajuudesta määrittämistä sitä lisäämällä tai sitä supistamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Liikenneviraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle silloin, kun kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto olisi Liikenneviraston kanssa eri mieltä suunnitelman olennaisista kohdista säilytettäisiin. Maakunnalla tarkoitettaisiin

tässä muita maakuntia kuin suunnitelman valmistellutta tienpidon yhteistyöaluetta. Liikenneviraston mahdollisuus erityisistä syistä oma-aloitteisesti siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi säilytettäisiin. Siirtäminen on varsin poikkeuksellinen toimenpide, joka tulisi sovellettavaksi vain yhteiskunnallisesti hyvin merkittävässä tiehankkeissa.

99 a §. Maksut. Muutettaisiin pykälää niin, että viittaus tienpitoviranomaiseen poistettaisiin ja ilmoituksen johdosta tehty päätös muutettaisiin ilmoitukseksi. Asetuksenantovaltuus maksusta tarkemmin säätämiseksi muutettaisiin valtioneuvoston asetuksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi.

99 b §. Avustavat maastotehtävät. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain perusteluiden mukaan julkiset hallintotehtävät olisi perustuslain 124 §:n yhteydessä ymmärrettävä verraten laajaksi hallinnollisten tehtävien kokonaisuudeksi, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp s. 61, 179).

Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankintaa koskevana ostopalveluna. Myös esimerkiksi tienpitoviranomaisen edustaminen maantielain mukaisesti lupamenettelyihin liittyvissä maastotarkastuksissa järjestetään nykyisin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna. Mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluontoisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Ei myöskään ole täysin selvää, että tehtävässä olisi kyse kokonaisuudessaan julkisesta hallintotehtävästä. Julkisen hallintotehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan voisi kuitenkin olla syytä täydentää maantielain sääntelyä antamalla ehdotettavassa uudessa 99 b §:ssä Liikennevirastolle mahdollisuus siirtää tämän lain mukaisen tienpitäjälle kuuluvaan lupa- tai muuhun tehtävään liittyvän avustavan maastotehtävän siirtäminen sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoitettavaksi. Tällaisissa maastopalveluissa tuotetaan tietoja ja teknistä materiaalia, jota viranomaisen itsenäisesti tulkitsee päätöksiä tehdessään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siirrettyjä tehtäviä hoitavien henkilöiden toimimisesta rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä. Lisäksi säännöksessä tarkoitettujen tehtävien hoidossa olisi noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003) ja viranomaisten julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Momentissa viitattaisiin myös vahingonkorvauslakiin. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:ssään säädetään muulle kuin julkisyhteisölle, joka lain, asetuksen tai lakiin sisältyvän valtuutuksen perusteella hoitaa julkista tehtävää, sama velvollisuus vahingon korvaamiseen kuin julkisyhteisöllä on julkista valtaa käytettäessä aiheutuneesta vahingosta. Kun julkisen vallan käyttöä sisältävä tehtävä perustuslain 124 §:n mukaisesti annetaan lailla tai lain nojalla muulle kuin viranomaiselle, on tullut tavaksi viitata informatiivisesti vahingonkorvauslakiin.

100 §. Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Lakiin lisättäisiin tienpidon varautumista koskeva säännös, joka velvoittaisi tienpitäjää yhteistyössä tienpitoalueen maakuntien kanssa varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Edellytettäviä varautumisen muotoja olisi valmiussuunnittelu ja normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan etukäteinen valmistelu, ja varautumisessa olisi otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet. Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien yhteistyössä toteutettavaa varautumista

koskeva säännös on tarpeen tienpidon toimijakentässä tapahtuvien muutosten vuoksi, erityisesti varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellyttävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Määräyksenantovaltuus on tarpeen 1 momentissa säädettävän varautumisvelvoitteen tarkentamiseksi ja jäljempänä 100 b §:ssä Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettävän valvontatehtävän tehokkaan toteuttamisen varmistamiseksi.

100 a §. Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönotosta on liikennehallinnonalalla käyty keskustelua pitkään, mutta käyttöönotto ei ole aiemmin ilman lain tukea edennyt. Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta. Tarkoituksena olisi järjestelmätasolla varmistaa, että turvallisuusnäkökulma on otettu huomioon Liikenneviraston johtamisjärjestelmässä tieliikennettä koskevien toimintojen osalta ja että virasto toimii tämän mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi laadittava kirjallisesti, ja se tulisi olla Liikenneviraston johdon hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tulisi pitää sisällään turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteenturvallisuusvirasto voisi 4 momenttiin sisällytettävän määräyksenantovaltuuden mukaan antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 100 b §:n mukaan lisäksi valvottava tässä pykälässä säädettyjen vaatimusten toteutumista. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi tienpidon vaatimuksista annettavilla määräyksillä voidaan ohjata tienpitäjän Liikenneviraston ja maakuntien toimintaa tienpidossa. Jäljempänä 100 b §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi tämän pykälän mukaisien velvoitteiden toteuttamista. Tämä valvontatehtävä kattaisi myös maantietunneleita koskevien tehtävien hoitamisen sekä tienpidon teknisten ohjeiden antamista koskevan prosessin.

100 b §. Viranomaisvalvonta. Uudessa 100 b §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontatehtävä koskien 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista. Siten jatkossa tienpitoa ja sen yleisiä vaatimuksia sekä tienpidossa saavutettua turvallisuustasoa, palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa samoin kuin varautumisvelvoitteen hoitamista valvottaisiin nykyisen Liikenneviraston omavalvonnan lisäksi ulkoisen valvonnan kautta. Tarkoitus on, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi ja arvioisi edellä mainituissa pykälissä säädettyjen tavoitteiden ja vaatimusten toteutumista, sekä tässä havaittavia muutoksia. Valvonnassa voitaisiin esimerkiksi arvioida rahoitustasossa tapahtuneiden muutosten vaikutuksia maanteihin ja tienpitoon. Valvonnassa voitaisiin huomioida myös valvottuun kokonaisuuteen liittyvä asiakaspalaute. Valvonnan on tarkoitus kohdistua siten saavutettuihin tuloksiin ja maanteiden tilaan sekä käyttäjien näkö-

kulmaan näihin kokonaisuuksiin, eikä niinkään valittuihin toimintatapoihin ja teknisiin ratkaisuihin. Valvonnassa mahdollisesti havaittavien puutteiden tulisi kuitenkin luonnollisesti vaikuttaa siihen, että tienpitäjä arvioisi valittuja toimintatapoja uudelleen. Erityisen keskeistä valvonnassa olisi Liikenteen turvallisuusviraston toimiala ja uusi tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä huomioiden liikenneturvallisuus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa valvonnassa havaittujen puutteiden johdosta huomautuksen sekä velvoittaa laiminlyöjää korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin tarvittavat tiedon-saantioikeudet valvontatehtävän suorittamiseksi.

101 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon tienpitäjä tai tienpitäjän kanssa tehdyn tienpidon sopimuksen perusteella maakunta ja 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon tienpitäjä tai maakunta. Lisäksi 3 momentin viittaukseen poliisin virka-apuun lisättäisiin viittaus poliisilakiin.

102 §. Kustannusten periminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi tai tienpitäjäksi.

103 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti. Pykälän 1 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Muutettaisiin pykälän 1 momenttia myös niin, että nähtäväksi asettamista ei tekisi kuntalain mukaisesti kunta, jolle asiakirjat toimitetaan, vaan tienpidon maakunnan tulisi ilmoittaa asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta maakuntalakiehdotuksen 95 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat olisi pidettävä yleisesti nähtävillä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa kunnan sijaan. Lisäksi korjattaisiin 1 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

104 §. Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi pykälän 2 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi ja Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Lisäksi korjattaisiin 1 ja 2 momenteissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

105 §. Muutoksenhaku. Pykälän nykyisessä 4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin, että muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa. Pykälän nykyisessä 5 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi ja Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Lisäksi korjattaisiin 6–8 momenteissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisista valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään.

107 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jolla säädettäisiin, että valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on

lainvoimaisesti ratkaistu. Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisista valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään. Tienpidon hoitamisen jatkuvuuden turvaamiseksi ja sopimuksettoman tilan välttämiseksi valtioneuvoston päätöksiä olisi kuitenkin voitava noudattaa muutoksenhausta huolimatta, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Pykälän nykyisessä *1 momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi korjattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa. Nykyiset 1 ja 2 momentit siirtyisivät 2 ja 3 momenteiksi.

108 §. Kuuluttaminen. Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättävän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutus-aikaa ei ehdoteta muutettavaksi. Lisäksi pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

108 a §. Rekisteri maanteistä. Uuteen 108 a §:ään nostettaisiin maanteiden rekisteröintivelvollisuutta koskeva säännös maanteistä annetusta asetuksesta. Viranomaista koskevan velvoitteen perussäännös olisi syytä säätää lain tasolla. Nykytilaa ei ole tarkoitus muuttaa muilta osin.

109 a §. Poikkeuslupa. Nykyisten maantielain 42 §:n 7 momentissa, 42 a §:n 4 momentissa, 42 b §:n 4 momentissa sekä 52 b §:ssä säädetään Liikennevirastolle määräyksenantovaltuuksia.

Eryteisesti tekniset määräykset ovat usein luonteeltaan yksityiskohtaisia. Käytännössä määräyksissä ei voida ennakoita ja ottaa huomioon kaikkia käytännön olosuhteita. Jo nykyisin on tunnistettu käytännön tilanteita, joissa olisi tarpeellista ja jopa välttämätöntä poiketa Liikenneviraston antamista määräyksistä. Tarve määräyksistä poikkeamiseen liittyykin yleensä paikallisiin olosuhteisiin, kuten maaperäolosuhteisiin, joiden vuoksi määräyksen noudattaminen tekisi toimenpiteen käytännössä mahdottomaksi tai ainakin kustannuksiltaan kohtuuttomaan kalliiksi. Tämän vuoksi lakiin esitetään otettavaksi uusi 109 a §, jolla Liikennevirasto oikeutettaisiin hakemuksesta poikkeamaan erityisestä syystä antamastaan määräyksestä. Määräystenantovaltuuksien laajetessa nykyisestä, tapauskohtaista poikkeamismahdollisuutta määräyksistä on pidettävä tarpeellisena erityisesti ennakoimattomia tilanteita varten.

Pykälän *1 momentin* mukaan poikkeuksen myöntämiseen täytyisi aina olla erityinen syy. Eriytyisiä syitä ei luettelaisi laissa, vaan niiden olemassaolo harkittaisiin tapauskohtaisesti. Eriytyisen syyn edellytystä olisi arvioitava objektiivisesti.

Lisäksi pykälän *1 momentissa* säädettäisiin poikkeamisen edellytyksistä. Poikkeusluvan myöntäminen ei saisi missään olosuhteissa vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle. Poikkeamispäätöksen tekemiseen liittyy oikeudellisen harkinnan lisäksi yleensä myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jota kuitenkin rajoittai-

sivat yleiset hallinto-oikeudelliset periaatteet. Poikkeuslupaa olisi haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenneviraston poikkeamista koskevan päätöksen antamista ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan tulisi esittää selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Poikkeuslupien luonteesta johtuen niihin voisi olla tarpeellista sisällyttää ehtoja ja rajoituksia liikenneturvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi. Tämän vuoksi säännöksessä oikeutettaisiin Liikennevirasto asettamaan poikkeuslupaun tarvittavia ehtoja mainittujen seikkojen varmistamiseksi. Poikkeuslupaa ei voitaisi myöntää, jos poikkeamisesta aiheutuisi mainittu kielletty seuraus, jota ei lupamääräyksiin ja niiden perusteella toteutettavilla riskinhallintatoimilla voitaisi estää.

1.2 Laki Liikennevirastosta

2 §. Tehtävät. Pykälän 1 momentin 4-6 kohdat muutettaisiin vastaamaan maakuntaudistuksen myötä muuttuvia Liikenneviraston vastuita. Momentin 4 kohdasta poistettaisiin Liikenneviraston ELY-keskuksia koskeva ohjaustehtävä. Kohdassa todettaisiin, että Liikenneviraston tehtävänä olisi vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa. Momentin 5 kohtaan lisättäisiin vastaaminen saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa. Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa vastaaminen.

6 §. Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset. Pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto vastaisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueen ohjauksesta ja yksityisteitä koskevien valtionavustusten kohdentamisesta 31 joulukuuta 2019 saakka.

1.3 Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta

2 §. Tehtävät. Pykälän 1 momentin 4 ja 6-7 kohdat ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä, joissa säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä.

Momentin 4 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava toimi-alaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin ja liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä sekä edistettävä digitalisaatiota sekä mahdollistettava liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen. Viraston liikenneasioiden rekisteriä voitaisiin jatkossa käyttää entistä paremmin liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Lisäksi tietoja voisi luovuttaa entistä paremmin liikenteeseen liittyvissä kokeiluissa, tutkimuksessa ja innovaatiotoiminnassa.

Momentin 5 kohdan muutokset liittyvät maantielain (503/2005) muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 1a luvun säännöksiin, erityisesti 15 d §:n säännöksiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä. Ehdotetaan, että virasto osallistuisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen yhteistyössä maakuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Virasto avustaisi liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisten ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteiden yhteensovittamisessa. Viraston tehtävänä olisi myös valvoa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä. Valvonta tapahtuisi viranomaisvalvonnalla, raportoinnilla ja tarvittavien lupien ja todistusten myöntämisellä.

Momentin 6 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtisi virastolle annetuista liikenteen hinnoitteluun liittyvistä tehtävistä, esimerkiksi taksiliikenteen osalta. Lisäksi se vastaisiin toimialan kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtävistä sekä tietopalvelutehtävistä. Liikenteen palveluista annetun lain tullessa voimaan 1.7.2018 yksittäiset liikennealan rekisterit yhdistetään yhdeksi liikenneasioiden rekisteriksi, jota hallinnoi Liikenteen turvallisuusvirasto. Virasto hoitaisi myös toimialaansa kuuluvien alusten, ilma-alusten, ajoneuvojen ja kulkuneuvojen rekisteröintitehtävät ja toimialansa tietopalvelutehtävät. Tietopalvelutehtävä koostuisi pääosin ajoneuvoihin ja niiden kuljettamiseen liittyvästä laajamittaisesta tietopalvelutehtävästä, mutta myös enenevässä määrin muita liikennemuotoja koskevasta tehtävästä erityisesti henkilötietoa sisältävemmän avoimen datan osalta.

Momentin 7 kohdassa säädettäisiin kootusti Liikenteen turvallisuusviraston tehtävästä myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyyden arvioinnin järjestämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii jo nykyisin ilmailun, merenkulun ja tieliikenteen henkilölupien ja pätevyyksien myöntämisestä sekä kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja sekä ajokorttien myöntämisestä. Samoin virasto vastaa ilmailun ja rautateiden organisaatiolupien ja hyväksyntöjen myöntämisestä ja valvonnasta sekä ilmailun ja rautateiden toimijoiden hallintajärjestelmä- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmätyön edistämisestä, ilmatilanhallinnan, lennonvarmistuksen ja lentopaikkojen viranomaispalveluista, rautateiden infrastruktuurin sekä kaluston hyväksyntä- ja rekisteröintipalveluista. Liikennepalvelulain voimaantullessa Liikenteen turvallisuusvirastoon siirtyvät ELY-keskusten henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat lupatehtävät (taksiluvat, henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluvat). Tehtävien olisi tarkoitus siirtyä Liikenteen turvallisuusvirastoon 1.7.2018.

1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä

5 §. *Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella.* Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

6 §. *Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

7 §. *Hylätyn ajoneuvon siirto.* Pykälässä tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

9 §. *Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Tästä pykälästä poistettaisiin viittaus kumottavaan kuulutuslakiin. Tilanne, jossa ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, vastaa hallintolain 55 §:n 1 momentissa säädettyä yleistiedoksiannon käyttötilannetta, minkä vuoksi tilanteessa sovellettaisiin hallintolain 62 §:n yleistiedoksiannonmenettelyä. Hallintolain 62 §:ään ehdotetaan mainitussa hallituksen esityksessä otettavaksi kuntalain 140 §:n 1 momenttia asiallisesti vastaavat säännökset yleistiedoksiannon toimittamisesta yleisessä tietoverkossa.

14 §. *Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikennevirastoksi ja maakunnaksi.

1.5 Ilmailulaki 864/2014

76 §. *Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Maakuntia kuultaisiin ennen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto tekee päätöksen lentopaikan käytön kiellosta tai rajoituksesta muun syyn kuin

lentoturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden perusteella. Momenttia sovellettaisiin elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista olisi kumottu.

80 §. *Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja valvontavirasto.

184 §. *Siirtymäsäännökset.* Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa määriteltäisiin lain 76 §:n 4 momenttia koskeva siirtymäsäännös. Momenttia sovellettaisiin elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2019.

1.6 Laki liikenteen palveluista 320/2017

III OSA

Palvelut

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §. *Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite.* Lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteesta säädetään EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 16 artiklassa. Asetusta täydentävä kansallinen säännös velvoitteen asettamisesta on toistaiseksi sisältynyt ilmailulain 65 §:ään. Koska kyseessä on liikenteen markkinoillepääsyä käsittelevä säännös, se esitetään tässä yhteydessä siirrettäväksi ilmailulaista lakiin liikenteen palveluista. Maakuntaudistuksen linjausten mukaisesti esitetään, että päätökset julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta siirrettäisiin Liikennevirastolta maakunnalle. Maakunta vastaisi myös tarjouskilpailun järjestämisestä sellaiselle reitille, jolle julkinen palveluvelvoite on asetettu ja jolle tarjouskilpailun perusteella valittaisiin lentoyhtiö harjoittamaan liikennettä yksinoikeudella. Maakunnan olisi kuitenkin kuultava ja pyydyttävä lausunto Liikennevirastolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen julkisen palveluvelvoitteen asettamista. Liikenneviraston tehtävänä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyviä tehtäviä.

Lentoliikenteen ostot rahoitetaan Liikenneviraston momentilla olevasta määrärahasta. Virasto tekee määrärahan kohdentamisesta sopimuksen julkisen palveluvelvoitteen asettaneen maakunnan kanssa. Ennen maakuntalain voimaantuloa koskeviin sopimusjärjestelyihin sovelletaan siirtymäjärjestelyitä (liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen siirtymäsäännöksen 15 momentti), joiden mukaan olemassa olevat sopimukset siirtyvät maakuntien vastuulle, elleivät ne irtisano sopimuksia päättymään.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

Lain III osan 4 lukua koskeva muutosehdotus liittyy virheellisen muotoilun korjaamiseen.

1 §. *Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset.* Pykälän 1 momentin 3 kohta muutettaisiin vastamaan voimassaolevan joukkoliikennelain muotoilua. Tarkoituksena oli liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa muuttaa vain säännöksen muotoilua mutta säilyttää sisältö. Tässä yhteydessä kuitenkin virheellisesti yritykset jäivät pois kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä maksettavan korvauksen saajista. Tarkoituksena oli, että jatkossakin tämän säännöksen nojalla korvausta saisivat kaikki muut tahot paitsi liikenteenharjoittajat.

Jatkossa korvauksen mahdollisiin saajiin lukeutuisivat myös perustettavat maakunnat, koska ne rinnastuvat kuntiin, kuntayhtymiin ja yleishyödyllisiin yhteisöihin ja niillä saattaa olla hankkeita, joihin kyseinen rahoitus sopii.

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan rahoittaa myös Merenkurkun liikennettä.

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

1 luku: Viranomaisten toiminta

4 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset on korvattu toimivaltaisilla maakunnilla. Tällä muutoksella pannaan täytäntöön maakuntalain 2 luvun 6 §:n 2 momentin 1 kohta, jossa todetaan, että maakunta voi hoitaa julkisen liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Momentissa säädettäisiin myös siitä, että maakunnat voivat tehdä julkisen järjestämisessä ylimaakunnallista yhteistyötä.

Pykälän 3 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta esitettäisiin jatkossa yleisemmässä muodossa. Tässä laissa annettaisiin kuntayhtymälle toimivalta hoitaa palvelusopimusasetuksen mukaisia viranomaistehtäviä ja laissa olisi viittaus kuntayhtymän perussopimukseen, jonka perusteella kuntayhtymän alue määrittäisi. Koska kuntayhtymän alue saattaa jatkossa laajentua, laissa ei enää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän osalta lueteltaisi jäsenkuntia nimeltä vaan sen sijaan todettaisiin kuntayhtymän toimialueen määräytyvän sen kuntalain (410/2015) 56 §:ssä tarkoitetun perussopimuksen mukaisesti. Tällöin välttyttäisiin tarpeelta tehdä lakiin muutoksia aina silloin, jos kuntayhtymään liittyy uusia jäsenkuntia.

Ehdotettu muutos kattaisi myös Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän suunnitellun laajentumisen Siuntion ja Tuusulan alueelle 1.1.2018 alkaen.

5 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että muun raideliikenteen kuin rautatieliikenteen osalta (raitiovaunut, metro) toimivaltaisena viranomaisena voisi toimia myös maakunta. Tällä hetkellä kaupunkiraideliikennettä (metro, raitiovaunu) on vasta pääkaupunkiseudulla.

1.7 Merilaki 674/1994

12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti.

3 §. *Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys.* Pykälän 1 momentissa tuomioistuinpäikkäkunnan lääninhallitus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi ja momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että Ahvenanmaan maakunnan osalta talletus tai vakuus tehdään Ahvenanmaan valtionvirastoon.

1.8 Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009

9 luku Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen.* Pykälän 1 ja 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

5 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

7 §. *Raportointi.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

12 luku Valvonta ja hallintopakko

1 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

4 §. *Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Otsikossa ja pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

9 §. *Virka-apu.* Pykälän 1 momentissa aluehallintovirasto muutettaisiin valtion lupa-, ohjaus- ja valvontavirastoksi.

15 §. *Hallintopakko.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa ja valvontavirastoksi.

16 §. *Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.9 Ratalaki 110/2007

4 §. *Rautateiden luokitus.* Pykälässä säädetään rautateiden luokituksesta, ja erityisesti rautateiden runkoverkosta. Rautateiden runkoverkko koostuu 1 momentin mukaan nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Muu rataverkko koostuu 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Pykälän 3 momentissa säädetään runkoverkon määrittämistä koskevasta päätöksenteosta. Momenttia muutettaisiin selkeyttämään päätöksenteon muotoa niin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöstä ei tähän mennessä ole annettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös olisi hallinnon sisäinen määräys, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia,

jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin lisäksi antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Rataverkon palvelutasoa tarkastellaan runkoverkon liikenneprofiilin mukaan (tavaraliikenne ja henkilöliikenne). Rataverkon palvelutason määrittämisessä keskeistä on rataosien riittävän välityskyvyn ja rautatieliikenteen toimivuuden näkökulmat. Myös radan mahdollistama nopeus ja akselipaino ovat olennaisia ratojen palvelutason tekijöitä.

Tähän pykälään sisältyvän luokittelun lisäksi rautateitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa rautateistä kuuluu myös asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon.

5 §. Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälään yhdistettäisiin nykyisen 5 §:n rataverkon kehittämistä ja kunnossapitoa sekä 6 §:n rautatien rakentamista koskevat säännökset. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä, ja tehtäisiin vaatimuksiin eräitä täydennyksiä. Radanpidolla tarkoitetaan ratalain 3 §:n 7 kohdan mukaisesti rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista. Ehdotetut muutokset vastaavat pitkälti maantielain 13 §:ssä ehdotettuja muutoksia.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin rataverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös rataverkkoon tehtäviä investointeja. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta säädettäisiin edellä ehdotetun liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 5 §:n 2 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Radanpidossa tulisi edistää ympäristön kannalta kestävää maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta. Rataverkkoa tulisi lisäksi kehittää niin, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että rataverkkoa ja yksittäisiä rautateitä tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Rautatieliikenne tärkeä osa matkaketjuja, ja myös itse rataverkolla on vaikutusta liikenteen päästöjen syntymiselle muun muassa kulkutapojen valintaan vaikuttaen. Rataverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä, ja sen laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen ja siten myös kulkutapojen valintaan, liikenteen kysyntään ja eri liikennemuotojen liikennesuoritteisiin. Etenkin yhteysväleillä, joilla kysyntää on eniten tulisi rautatieliikenteestä pyrkiä muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille. Rautateiden henkilöliikenteen markkinaosuus on nykyisin noin 5 %. Tavaraliikenteessä rautateillä on noin 25 % markkinaosuus kaikista kuljetuksista.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan radanpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Uudet digitaaliset ratkaisut voivat myös laskea infrastruktuurikustannuksia ja lisätä raideliikenteen kilpailukykyä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Rautatieliikenteen automaation kohteita on muun muassa rautatieliikenteen hallinnassa sekä infraan liittyvissä optimointimahdollisuuksissa rataverkon kunnossapitoon liittyen.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin radanpidon toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat radanpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien radanpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa.

Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisen 5 §:n 1 momentin ensimmäisen lauseen ja 6 §:n 4 momentin mukaiset vaatimukset. Kohdan mukaan rataverkon tulisi tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Rautatieliikenteen ja yhteyksien toimivuus ja liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. Esteettömyydellä on merkitystä etenkin solmupisteiden ja laitureiden kohdalla. Siirtymisen liikennevälineestä toiseen tulisi olla toimivaa ja turvallista.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin uutena vaatimuksena siitä, että rataverkon tulisi luoda edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla. Rautatieliikenne on asteittain avautumassa kilpailulle. Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt toimiluvan neljälle rautatieyritykselle harjoittaa rautatieliikennettä. VR-Yhtymä Oy:llä on toimilupa harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä koko rataverkolla, Fennia Rail Oy:llä on toimilupa koko rataverkolla tapahtuviin tavarankuljetuksiin. Ratarahiti Oy:llä on toimilupa paikallisiin tavarankuljetuksiin ja Aurora Rail Oy:llä on toimilupa vaihtotyökuljetuksiin Suomen rataverkon ratapihoilla. Rautatieyritysten lisäksi rautatieliikenteen harjoittajiin luetaan radanpidon kunnossapitoyritykset sekä museoliikenteen harjoittajat.

EU:n neljäs rautatiepaketti edellyttää, että tavaraliikenteen ja EU:n sisäisen kansainvälisen henkilöliikenteen lisäksi myös kotimaan henkilöliikenteeseen turvataan avoin markkinoillepääsy 3 päivään joulukuuta 2019 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner julkaisi 9 päivänä elokuuta 2017 suunnitelman, miten Suomessa kotimaan henkilöliikenne avataan kilpailulle ja alueellisten käyttöoikeussopimusten mukaiset henkilöliikennejärjestelyt kilpailute-

taan. Kun rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten määrä kasvaa ja tavoitteena on kasvattaa myös rautatieliikenteen kulkumuoto-osuutta ja liikennemääriä tulevaisuudessa, tämä edellyttää panostusta myös rataverkkoon ja sen kapasiteettiin.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin voimassa olevan 5 §:n 1 momentin toisen virkkeen mukaiset vaatimukset siitä, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi. Radanpidossa olisi tehtävä ympäristön kannalta vastuullisia valintoja.

Momentin 4 kohtaan siirrettäisiin nykyisin ainoastaan rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Jatkossa edellytettäisiin kuitenkin, ettei radanpidosta saisi aiheutua enempää haittaa kuin on välttämätöntä, ei siis enää enempää haittaa kuin on tarpeen. Rautatiestä ja radanpidosta aiheutuu esimerkiksi meluhaittoja rautateiden varsille.

Momentin 5 kohdassa säädettäisiin, että rautateiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huomiomisesta säädetään nykyisin rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momentissa. Radanpidon olisi perustuttava pitkällä aikavälillä kustannustehokkaihin ratkaisuihin. Jatkossa toimivaan rautatieinfrastruktuurin toimivuutta on arvioitava yhä enemmän digitalisaation ja automaation tuomien mahdollisuuksia ja toisaalta edellytysten kautta.

Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin vaatimus huomioida alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö. Myös tästä vaatimuksesta säädetään nykyisin 6 §:n 3 momentissa.

Momentin 7 kohdan mukaan rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevien tietojen olisi oltava ajan tasalla ja käytettävissä. Näillä tiedoilla voidaan tarkoittaa muun muassa rataverkon kuntoa, ratatöitä sekä esimerkiksi häiriötilanteita koskevia tietoja.

Momentin 8 kohtaan lisättäisiin vaatimus rautateiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin yhteentoimivuudesta muun liikenneverkon ja muuhun siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Rautateihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi niihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa rautateihin liittyvää tietoa käsitellään. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, että rautateihin liittyvät järjestelmät ja infrastruktuuri mahdollistaisivat siirtymisen valtion rataverkolta yksityiselle rataverkolle. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa rautateiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 6 §:n 1 ja 2 momentin säännökset, jotka asettavat edellytykset rautatien rakentamiselle ja uuden rautatien rakentamiselle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta, varusteita sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

6 §. Rautatien rakentaminen. Pykälä kumottaisiin ja sen sisältö siirrettäisiin edellä ehdotettuun 5 §:ään.

8 §. Yleistä rautatien suunnittelusta. Pykälän 2 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja

valvontavirasto. Nykyinen 3 momentti kumottaisiin, ja siihen sisältyneet säännökset liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun korvattaisiin valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsunnitelmaa koskevin kirjauksin 2 momentissa. Valtakunnallisesta ja maakunnallisista liikennejärjestelmäsunnitelmista säädettäisiin jatkossa tähän esitykseen sisältyvällä maantielain muutoksella annettavassa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

10 §. *Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.* Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

22 §. *Vuorovaikutus.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

25 a §. *Tasoristeyskoskevat ratasuunnitelma.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto.

28 §. *Suunnitelmien hyväksyminen.* Maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

28 a §. *Lupa tasoristeysrakentamiseen ja siirtämiseen.* [täydennetään] Pykälässä säädetään tasoristeyslupasta. Lailla 567/2016 (HE 49/2016 vp) muutettiin sääntelyä siitä, mille rataverkon osalle ei lähtökohtaisesti saisi rakentaa pysyviä tasoristeysrakentamisia. Ennen mainittua lainmuutosta uusi pysyvä tasoristeys oli mahdollista rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Lailla 567/2016 sääntely muutettiin niin, että nykyisin runkoverkon sijasta TEN-radat muodostavat sen rata-verkon osan, jolle uusia tasoristeysrakentamisia ei sallita. TEN-verkolla tarkoitetaan niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Muutosta perusteltiin sillä, ettei runkoverkon laajuutta oltu määritelty. Alkuperäisen sääntelyn tavoitteet tasoristeysten määrän rajoittamisesta eivät siten olleet toteutuneet.

Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöksentekoa selkeytettäisiin edellä 4 §:ään ehdotetuilla muutoksilla. Jotta runkoverkon 4 §:n mukainen palvelutarkoitus voisi toteutua tarkoitettulla tavalla runkoverkosta päätettäessä, on tarpeen voida rajoittaa tasoristeysten rakentamista myös runkoverkolla. Rautateiden runkoverkko olisi todennäköisesti suurelta osin TEN-verkon kanssa yhtenevä, mutta se voisi olla myös laajempi. Siksi ehdotetaan, että palautettaisiin runkoverkko TEN-verkon rinnalle määriteltäessä se rata-verkon osa, jolle uusia tasoristeysrakentamisia ei lähtökohtaisesti saa rakentaa. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitsevät tarpeelliset lisäykset. Pykälän 2-5 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

28 c §. *Lupa rautatien ylittämiseen.* Pykälässä säädetään luvasta rautatien ylittämiseen tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla. Vastaavasti kuin tasoristeysten osalta, nykyisin TEN-verkko on määritelty siksi rataverkon osaksi, jolle lupaa ylittää rautatie ei pääsääntöisesti voida myöntää. Pykälään tehtäisiin edellä 28 a §:ään ehdotettuja muutoksia vastaavat muutokset koskien runkoverkon lisäämistä säännökseen TEN-verkon rinnalle niin, että radanpitäjä voisi myöntää luvan ylittää rautatie vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalla. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitsevät tarpeelliset lisäykset. Pykälän 2-4 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

43 a §. *Puhevallasta ratatoimituksessa.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto.

69 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus muutettaisiin radanpitäjäksi.

79 §. *Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä.* Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

89 a §. *Eräät vahingonkorvausasiat.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska toimivallasta ei ole tarpeen säätää erikseen.

91 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

92 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

95 §. *Kuuluttaminen.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättävän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutus-aikaa ei ehdoteta muutettavaksi.

1.10 Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011

3 §. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin komission jäseneksi Etelä-Karjalan maakunta, joka tulee vastaamaan pelastustoimesta ja ensihoidosta, kun maakuntalaki tulee voimaan 1.1.2020. Lisäksi muutettaisiin ulkoasiainministeriön kirjoitusasu ulkoministeriöksi ja tullihallituksen kirjoitusasu Tulliksi.

1.11 Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014

318 §. *Tietojen luovuttaminen viranomaisesta.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Tietojensaantioikeus koskisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2019.

352 §. *Siirtymäsäännös.* Pykälään lisättäisiin uusi 12 momentti, jonka mukaan lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2019.

1.12 Turvallisuustutkintalaki 525/2011

16 §. Ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 2 momentin 3 kohdassa aluehallintovirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.13 Vesiliikennelaki 463/1996

15 §. Alueelliset kiellot ja rajoitukset. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Kielloista ja rajoituksista päättäisi Liikennevirasto sekä yleisillä kulkuväylillä että muilla vesialueilla.

16 §. Vesikulkuneuvotyyppeä koskevat kiellot ja rajoitukset. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus poistettaisiin.

17 §. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely. Pykälän 1 ja 2 momentissa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän 1 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös se voisi tehdä sitä koskevassa asiassa esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi. Pykälän 2 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös sille olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi sitä koskevassa asiassa.

18 §. Kiellon ja rajoituksen voimaantulo. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus poistettaisiin.

21 §. Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin kunnalle oikeus periä maksuja 1 momentilla tarkoitetulla moottorikäyttöisillä vesikulkuneuvoilla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvasta tai pysyvästä järjestämisestä haettavasta kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen luvasta sekä 2 momentissa tarkoitetun yksittäisen tapahtuman järjestämisen luvasta, jos on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen kirjoitusasu muutettaisiin Puolustusvoimiksi ja Rajavartiolaitokseksi.

22 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista poistettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Momenttiin lisättäisiin valitus maakunnan päätöksistä.

23 §. Valvonta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.14 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994

12 §. Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

1.15 Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaantulo

Tämä laki sisältää maakuntauudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnalle siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen. Tällä lailla toteuttaisiin myös maakuntauudistuksen yhteydessä ELY-keskuksista Liikennevirastoon tehtävät siirrot. Lisäksi laissa säädetään maakuntavaltuuston päätöksestä, joka koskee valtiolta maakunnalle siirtyvää omaisuutta ja sopimuksia. Lisäksi luvussa on säännökset velkojille ja sopimusosapuolille tehtävistä ilmoituksista sekä väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamisesta. Luvun säännökset

vastaisivat maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaanpanosta annettavan lain säännöksiä. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle helmikuussa 2018. Keskeistä tällä lailla siirrettävien tehtävien osalta ovat henkilöstöä sekä sopimusten siirtoa koskevat säännökset.

Tällä lailla toteuttaisiin lisäksi ELY-keskuksissa nykyisin hoidettujen tieliikennetelematiikka-tehtävien ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirto Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Voimaantulevat säädökset. Pykälä sisältäisi säännökset voimaan tulevista laeista. Ehdotetulla lailla tulisi voimaan 14 lakia. Tarkoituksena on, että lait tulevat voimaan 1.1.2020. Ehdotetaan 2 momentissa säädettäväksi, että eräät maantielain muuttamisesta annetun lain ja ratalain muuttamista annetun lain säännökset tulisivat kuitenkin voimaan tätä aiemmin, mahdollisimman pian lakien vahvistamisen jälkeen. Nämä säännökset koskevat liikennejärjestelmäsunnittelua sekä lakeihin lisättäviä tienpidon ja radanpidon yleisiä vaatimuksia sekä maanteiden palvelutasoa ja kunnossapitoa.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin ehdotetun voimaanpanolain soveltamisalasta. Ehdotetussa laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa tarkoitettujen tehtävien siirtämisestä. Lain 1 §:ssä tarkoitettujen tehtävien siirrot koskevat toisaalta maakuntauudistuksesta johtuvia tehtävien siirtoja valtiolta ja maakuntien liitoilta maakunnille ja toisaalta ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Laissa säädettäisiin lisäksi eräiden nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavien tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle.

Ehdotetun lain 1 §:ssä mainituilla laeilla toimeenpannaan ehdotetun maakuntalain (HE/15/2017 vp) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirto maakunnille. Maakunnille osoitettavien tehtävien osalta voimaanpanolaki koskisi siten ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin maakuntien tehtäväalasäännöksen 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä: liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun. Tämä laki koskisi mainitun lain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan osalta liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohtaan sisältyy myös yksityisteitä koskevat valtionavustustehtävät, mutta niitä koskevat voimaanpano ja siirtymäsäännökset sisältyvät ehdotettuun yksityistielakiin (HE 147/2017 vp). Tämä voimaanpanolaki koskisi myös ehdotetun maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä koskevan tehtävän voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä.

Koska valtio edelleen toimisi tienpitäjänä ja kantaisi omistajana vastuuta maantieverkosta siirrettäisiin eräitä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon, joka toimii tienpitäjänä. Tähän lakiin sisältyisi myös näihin siirtoihin liittyvä voimaanpano- ja siirtymäsääntely.

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemalla hallituksen esityksellä ehdotetaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi (lausuttavana x.2.2018 asti). Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa hoidettavat tieliikennetelematiikan tehtävät liittyvät kiinteästi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluihin, minkä vuoksi liikenteenohjauksen ja telematiikan asiantuntijatehtävät ehdotetaan siirrettäväksi mainittuun yhtiöön. Samoin nykyisin Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimivan Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävät sopisivat hyvin perustettavan yhtiön hoidettavaksi, ja myös ne ehdotetaan siirrettäväksi mainittuun yhtiöön. Tehtävien siirrot ELY-keskuksista on syytä tehdä samassa yhteydessä, kun ne maakuntauudistuksen toteutuessa lakkaavat. Koska yhtiö on tarkoitettu perustaa ja siirrot Liikennevirastosta toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2019 ELY-keskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirroista säädettäisiin tässä laissa, eikä laissa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annettavassa laissa.,

Ehdotetun lain siirtymäsääntely ei olisi tyhjentävä, vaan tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista olisi lisäksi voimassa mitä siitä erikseen säädetään. Erityisiä siirtymäsääntöksiä voi sisältyä myös muihin lakeihin, joilla toteutetaan tehtäväsiirtoja maakunnille, ELY-keskuksista Liikennevirastoon ja ELY-keskuksista liikenteen ohjaus- ja hallintayhtiöön.

2 luku Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

3 §. *Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi maakuntien tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin maakunnille ehdotetaan siirrettäväksi niiden tehtäväalaan kuuluvia tehtäviä nyt annettavalla esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin, jotka koskevat maakunnille ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa tarkoitettua tehtävänalaa sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävänalaa. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomaisen voidaan selvittää maakuntalain mainituilla tehtävien aloilla niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen voimaanpanolain 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

Maakuntiin ELY-keskusten L-vastuualueilta siirtyvät tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3 Keskeiset ehdotukset ja osiossa 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.

4 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitteilystä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 päivänä tammikuuta 2020 toimivaltaiselle maakunnalle. Toimivaltainen maakunta määrittäisi muun lainsäädännön perusteella. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaanpanolain 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Maakuntien omaisuusjärjestelyjä koskevat säännökset sisältyisivät tämän lain 8-17 §:iin.

5 §. *Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälässä säädettäisiin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan

lainsäädännön voimaantulon annettavan lain kanssa yhdenmukaisesti maakuntaan tai maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen tämän lain nojalla valtiolta ELY-keskuksista sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvän henkilöstön asemasta. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle helmikuussa 2018. Valtion henkilöstön asemasta toiminnan ja tehtävien uudelleenjärjestelyissä säädetään virkamiesten osalta valtion virkamieslaissa (750/1994) ja työsuhteisten osalta työsuhtelaissa (55/2001). Tehtävien ja toiminnan uudelleenjärjestelyihin sovelletaan myös EY:n liikkeenluovutusdirektiiviä (2001/23/EY).

Työnantajavaihdostilanteita sääntelee virkamies- ja työoikeudessa niin sanottu liikkeenluovutusperiaate. Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan valtion virkamieslain 5 e §:n mukaan valtion toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Työsuhtelaain 1 luvun 10 §:n mukaan työnantajan liikkeen luovutuksella tarkoitetaan puolestaan yrityksen, liikkeen, yhteisön tai säätiön tai näiden toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava, pää- tai sivutoimisena harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Liikkeenluovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työ- tai virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät uudelle työnantajalle.

Pykälän *1 momentin* mukaan ehdotettavan lain mukaan valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan ja maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen siirtyvien valtion virkamiesten osalta valtion virkamieslain ja siirtyvien valtion työntekijöiden osalta työsuhtelaain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin tämän lain muutoksella toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyttyvätkö niissä valtion virkamieslaissa ja työsuhtelaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Ratkaisu on yhdenmukainen maakuntaudistuksen yhteydessä toteutettavien muiden työnantajan vaihtumista merkitsevien muutosten kanssa.

Liikkeenluovutusperiaatteen mukaan henkilöstö siirtyisi tehtäviensä siirtymisen mukana uuden organisaation palvelukseen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa ja KEHA-keskuksessa siirtyviä tehtäviä hoitava henkilö siirtyisi maakuntaudistuksessa sen maakunnan tai maakuntien valtakunnallisen palvelukeskuksen palvelukseen, jolle siirtyisivät ne tehtävät, joita asianomainen henkilö on hoitanut ennen siirtymistä. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi maakuntaan määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi.

Liikkeenluovutuksessa luovutuksensaaja tulee sidotuksi aikaisempaa työnantajaa sitoneeseen virka- ja työehtosopimukseen siihen saakka, kunnes sen voimassaoloaika päättyy, vaikkei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen (työehtosopimusaikain (436/1946) 5 §, valtion virkamieslain 5 f §). Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä edellä kerrottu periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, se sitoo luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Henkilöstö siirtyisi maakuntien palvelukseen valtion virkamieslain ja työsuhtelaain liikkeenluovutusperiaatteiden mukaisesti niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat virka- tai työsuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Tämä ei kuitenkaan koskisi niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta

eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyisi työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen.

Työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virka- tai työsuhteista johtuvista oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niihin liittyvistä etuuksista vastaisi luovutuksen jälkeen uusi työnantaja. Ennen luovutusta erääntyneestä palkka- tai muusta palvelussuhteesta johtuvasta saatavasta vastaisivat luovuttaja ja luovutuksensaaja yhteisvastuullisesti. Luovuttaja olisi kuitenkin luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta erääntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu.

Luovutuksensaajalla ei ole oikeutta pelkästään luovutuksen perusteella irtisanoa virka- tai työsuhdetta. Valtion virkamieslain 29 a §:n ja työsopimuslain 7 luvun 5 §:n nojalla virkamiehellä ja työntekijällä on liikkeenluovutuksen yhteydessä oikeus irtisanoa palvelussuhde päättymään irtisanomisaikaa noudattamatta luovutuspäivästä tai myöhemminkin viimeistään kuukauden kuluessa saatuaan tiedon luovutuksesta.

ELY-keskuksissa liikennevastuualueilla työskentelevistä henkilöistä osan tehtävät jakaantuisivat maakuntauudistuksen yhteydessä osittain maakuntiin siirtyviin tehtäviin ja osittain Liikennevirastoon siirtyviin tehtäviin. Pykälän 2 momentin mukaan henkilö siirtyisi maakunnan palvelukseen, jos tämän lain mukaan maakunnalle siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään. Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohtaan sisältyvät liikennepalveluihin liittyvät tehtävät kuuluvat maakunnan yleiseen toimialaan, vaikka maakunnat voisivat päättää niiden hoidettavaksi ottamisesta vapaasti. Toimivalta näiden tehtävien hoitamiseen siirtyy valtiolta maakunnille, joten myös niitä hoitava henkilöstö siirtyisi maakuntiin. Siirtyvien tehtävien tarkat henkilötyövuodet olisi selvítettävä maakuntien väliaikaishallinnon ja valtion virastojen välillä hyvissä ajoin ennen 31.12.2019. Henkilöstön siirtymisten valmistelussa olisi tärkeää varmistua siitä, että välttämätön palvelutuotanto turvattaisiin siirtymätilanteessa ja muutoinkin sovitettaisiin henkilöstöresurssit yhteen siten, että sekä maakunnilla että valtion virastoilla olisi myös jatkossa käytössään riittävä ja osaava henkilöstö. Ennen siirtoa virastojen nykyjohdon tulisi järjestellä tehtäviä siten, että henkilöiden tehtävät siirtyvät mahdollisimman kattavasti kokonaisuuksina uudelle toimijalle.

Liikkeenluovutusperiaatetta sovellettaisiin riippumatta siitä, missä järjestyksessä maakuntien organisaatioita perustetaan. Näin ollen henkilö voisi siirtyä liikkeenluovutusperiaatteella valtion virastosta suoraan maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen. Jos maakuntakonserniin kuuluva tai maakuntien määräysvallassa oleva yhteisö perustettaisiin vasta maakuntien toiminnan jo alettua, siirtyisi henkilöstö ensin maakuntaan ja sieltä maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen.

Valtion virkamieslain 5 f §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan luovuttaja on luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta erääntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu. Maakuntauudistuksessa on linjattu, että valtio ei erikseen maksa maakunnille vuodenvaihteessa 2019–2020 erääntynyttä lomapalkkavelkaa. Maakunnat vastaavat lomapalkasta ja se sisältyy maakunnille siirtyvään rahoitukseen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin henkilöstön siirtymisestä maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön sekä siirtymäajasta, jonka aikana tehtävien jatkosiirto maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön katsottaisiin niin ikään liikkeenluovutukseksi. Maakuntakonserni määrittellään ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan

myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2021 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkoluovutuksessa liikkeenluovutuksen periaattein. Näin voitaisiin tehdä ensiksi siirto maakunnalle ja sitten siirto maakunnan tytäryhteisöön, ja molemmat siirrot katsottaisiin liikkeenluovutukseksi. Säännös turvaisi henkilöstön asemaa ja antaisi käytännön siirtymäajan yhtiöittämiseen. Yhtiöittäminen voitaisiin tällöin tehdä hallitusti ja vaaleilla valitun maakuntavaltuuston johdolla. Henkilö siirtyisi maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

6 §. Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä säädettäisiin maakuntien liittojen henkilöstön asemasta tämän lain mukaisesti maakuntiin siirtyvillä tehtäväaloilla. Maakuntien liittojen tehtävät ehdotetaan siirrettäväksi kokonaisuudessaan uusille maakunnille. Tehtäväsiirtojen jälkeen jäsenkunnat lakkauttaisivat nykyiset kuntayhtymämuotoiset maakuntien liitot. Maakuntien liittojen henkilöstö siirtyisi näin kokonaisuudessaan uusien maakuntien palvelukseen. Maakuntien liittojen lakisääteisenä tehtävänä on alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista annetussa laissa (7/2014) tarkoitetut aluekehittämisviranomaisen tehtävät, joihin sisältyy tällä lailla siirrettävä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtaminen muualla kuin Helsingin seudulla. Lisäksi maakuntien liittojen lakisääteisenä tehtävänä ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaiset suunnittelu- ja maakuntakaavoitus-tehtävät.

Työnantajavaihdostilanteita sääntelee virkamies- ja työoikeudessa niin sanottu liikkeenluovutusperiaate. Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (304/2003, jäljempänä viranhaltijalaki) 25 §:n mukaan kunnan tai kuntayhtymän toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Työsopimuslain (55/2001) 1 luvun 10 §:n mukaan työnantajan liikkeen luovutuksella tarkoitetaan puolestaan yrityksen, liikkeen, yhteisön tai säätiön tai näiden toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava, pää- tai sivutoimisena harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Liikkeenluovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työ- ja virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät uudelle työnantajalle.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että siirrettäessä maakuntien liittojen tehtävät uuteen maakuntaan tai maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen, tehtävien ja tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtoon sovellettaisiin liikkeenluovutusta. Tämä tarkoittaisi sitä, että henkilöstön siirtyminen katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen viranhaltijalain ja työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin maakuntauudistuksen yhteydessä toteutettaviin työnantajan vaihtumisesta merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täytyvätkö niissä viranhaltijalain ja työsopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit.

Liikkeenluovutuksen periaatteen mukaan henkilöstö siirtyy tehtäviensä siirtymisen mukana uuden organisaation palvelukseen. Maakuntauudistuksessa henkilöstö siirtyisi sen maakunnan tai maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskuksen palvelukseen, jonne siirtyvät ne tehtävät, joita henkilö on hoitanut.

Ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitetut maakuntien liitoissa hoidetut liikennejärjestelmään liittyvät tehtävät siirtyvät ehdotetulla lainsäädännöllä maakuntien liitoista maakuntien järjestettäväksi. Liikennejärjestelmätyötä tehdään nykyisin myös ELY-keskuksissa. Valtiolta siirtyvän henkilöstön asemasta säädettäisiin edellä 5 §:ssä.

Liikkeenluovutuksessa luovutuksensaaja tulee sidotuksi aikaisempaa työnantajaa sitoneeseen virka- ja työehtosopimukseen siihen saakka, kunnes sen voimassaoloaika päättyy, vaikkei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen työehtosopimuslain (436/1946) 5 §:n ja viranhaltijalain 25 §:n mukaan. Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, sitoo se luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Maakuntien liittojen palveluksessa oleva henkilöstö siirtyisi suoraan voimaanpanolain nojalla maakuntien tai maakuntien valtakunnallisten palvelukeskusten palvelukseen kunnallisen viranhaltijalain ja työsopimuslain liikkeenluovutusperiaatteiden mukaisesti niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat virka- tai työsuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet.

Työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virka- tai työsuhteista johtuvista oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niihin liittyvistä etuuksista vastaa luovutuksen jälkeen uusi työnantaja. Viranhaltijalain 25 §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan ennen luovutusta eräänntyneestä palkka- tai muusta palvelussuhteesta johtuvasta saatavasta vastaavat luovuttaja ja luovutuksensaaja yhteisvastuullisesti. Luovutuksensaajalla ei ole oikeutta pelkästään luovutuksen perusteella irtisanoa virka- tai työsuhdetta. Viranhaltijalain 39 §:n ja työsopimuslain 7 luvun 5 §:n nojalla viranhaltijalla ja työntekijällä on liikkeenluovutuksen yhteydessä oikeus irtisanoa palvelussuhde päättymään irtisanomisaikaa noudattamatta luovutuspäivästä tai myöhemminkin viimeistään kuukauden kuluttua saatuaan tiedon luovutuksesta.

Liikkeenluovutusperiaatetta sovelletaan riippumatta siitä, missä järjestyksessä maakuntien organisaatioita perustetaan. Näin ollen henkilöstö voi siirtyä liikkeenluovutusperiaatteella kunnan, kuntayhtymän tai maakuntien liittojen palveluksesta suoraan maakuntaan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen. Jos maakuntakonserniin kuuluva tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisö perustetaan vasta maakuntien toiminnan jo alettua, siirtyy henkilöstö ensin maakuntaan ja sieltä maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen.

Ehdottavan 2 momentin mukaan liikkeenluovutukseksi katsottaisiin 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tukipalvelutehtävien ja henkilöstön siirrot maakuntiin tai maakuntien valtakunnallisiin palvelukeskuksiin, jos tehtäviä hoitavan henkilön tosiasiallisista työtehtävistä vähintään puolet olisi mainittuihin tehtäviin kohdistuvia tukipalvelutehtäviä.

Viranhaltijalain 25 §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan luovuttaja on luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta eräänntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu. Maakuntauudistuksessa on linjattu, että kunnat eivät erikseen maksa maakunnille vuodenvaihteessa 2019–2020 eräänntyntä lomapalkkavelkaa. Maakunnat vastaavat lomapalkasta ja se sisältyy maakunnille siirtyvään rahoitukseen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siirtymäajasta, jonka aikana tehtävien ja henkilöstön jatko-siirto maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön luettaisiin niin ikään liikkeenluovutukseksi. Maakuntakonserni määrittellään ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Maakunnan tytäryhteisöstä säädettyä sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa olevia yhteisöjä olisivat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maakunnilla yhdessä on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2021 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkoluovutuksessa liikkeenluovutuksen periaattein. Näin voidaan tehdä ensiksi siirto maakunnalle ja sitten yhtiöön, ja molemmat siirrot katsotaan liikkeenluovutukseksi. Säännös turvaa henkilöstön asemaa ja antaa käytännön siirtymäajan yhtiöittämiseen. Yhtiöittäminen voitaisiin tällöin tehdä hallitusti ja vaaleilla valitun maakuntavaltuuston johdolla. Yhtiöittämisen siirtymäajasta säädetään maakunta- ja sote-uudistuksen voimaantulolain 43 §:ssä.

7 §. Lisäeläketurva. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi maakuntakonserniin kuuluvien tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Maakuntakonserni määritellään ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa olevia yhteisöjä ovat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maakunnilla yhdessä on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Henkilöstö siirtyisi vanhoina työntekijöinä perustettaviin maakuntiin tai maakuntakonserniin kuuluviin tai maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin ja säilyttäisi siirtymähetkellä työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Valtionhallinnon palveluiden yhtiöittämisissä on lisäeläke-etuudet turvattu siirtyvälle henkilöstölle. Vastaavasti on menetelty myös kuntien toimintojen yhtiöittämisveloitteen toimeenpanossa.

Eläkkeen karttumisen säännökset ovat nykyisin samanlaiset julkisella ja yksityisellä sektorilla. Julkisen sektorin palvelukseen ennen vuotta 1993 tulleille on kuitenkin karttunut yksityistä sektoria parempaa eläketurvaa ja heillä eläkkeen karttuma oli 2,2 prosenttia vuodessa vuoden 1994 loppuun saakka. Kunnan, kuntayhtymän tai valtion palveluksesta karttuneen lisäeläkkeen saa, jos jatkaa Kevan jäsenyhteisön tai valtion palveluksessa henkilökohtaiseen tai ammatilliseen eläkeikänsä saakka. Vuonna 1960 tai sen jälkeen syntyneet työntekijät saavat lisäeläkkeen, jos palvelus jatkuu yhdenjaksoisena julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisen alimpaan vanhuuseläkeikänsä saakka. Niin ikään lisäturvan saa, jos tulee palvelussuhteensa jatkuessa työkyvyttömäksi. Julkisten alojen eläkkeen kartumisesta ennen vuotta 1995 ja palvelussuhteen yhdenjaksoisuusedellytyksistä säädetään vuoden 2017 alusta julkisten alojen eläkelain voimaantulolain (82/2016) 8 ja 9 §:ssä.

Osana hallituksen esityksen valmistelua maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskeväksi lainsäädännöksi Kevasta annettua lakia (66/2016) ehdotetaan muutettavaksi siten, että maakunnat sekä Kunta- ja maakuntatyönantajat KT olisivat suoraan lain perusteella Kevan jäsenyhteisöjä. Ehdotetun muutoksen perusteella maakuntien palvelukseen Kevan jäsenyhteisöjen palveluksesta siirtyvä henkilöstö säilyisi julkisten alojen eläkelain mukaisen eläketurvan piirissä ja säilyttäisi näin myös mahdollisen lisäeläketurvan. Valtion henkilöstön osalta maakuntauudistuksen voimaantulolain 10 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että maakuntiin siirtyvä henkilöstö säilyttäisi oikeutensa lisäeläketurvaan. Kevasta annettuun lakiin ehdotettujen muutosten mukaan maakuntien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt voisivat liittyä Kevan jäsenyhteisöksi vastaavasti kuin kuntien ja kuntayhtymien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt. Maakunnan omistama yhtiö voisi näin ollen hakea Kevan jäsenyhteisöksi tai vaihtoehtoisesti vakuuttaa henkilöstönsä työntekijän eläkelain mukaan. Jos yhtiö olisi Kevan jäsenyhteisö, henkilöstö säilyisi julkisen sektorin eläketurvan piirissä. Jos taas yhtiö ottaisi eläkevakuutuksen työeläkeyhtiöstä, henkilöstö menettäisi lakisääteisen lisäeläketurvan ja alemmat eläkeiät.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön tulisi turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen järjestelyn johdosta yhtiöön valtion palveluksesta. Edellytyksenä olisi lisäksi, että siirtyneen henkilön palvelussuhde jatkuu siinä yhtiössä, johon henkilö on siirtynyt, yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Julkisten alojen eläkkeiden lisäeläke-etuudet voidaan turvata liittymällä Kevan jäsenyhteisöksi tai ottamalla yksityinen lisäeläkevakuutus. Oikeus lisäeläketurvaan on noin kolmasosalla siirtävästä henkilöstöstä ja sen vaikutus eläkkeeseen on keskimäärin noin 50 euroa kuukaudessa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että valtiolta maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät lisäeläketurvansa. Oikeus lisäeläketurvaan säilyy, mikäli heillä on oikeus lisäeläketurvaan siirtymisen hetkellä ja jos lisäeläketurvaan vaadittava palveluksen yhdenjaksoisuusvaatimus siirtymisen jälkeen täyttyy Kevan jäsenyhteisön eli maakuntakonsernin tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palveluksessa. Mikäli yhteisö ei liity Kevan jäsenyhteisöksi, noudatetaan *1 momentin* säännöstä.

8 §. Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle. Pykälän *1 momentin* mukaan maakunnalle siirtyisi 1 päivänä tammikuuta 2020 sen järjestämisvastuulle tämän lain mukaan kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voisivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan olisi sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta. Valtion ne toiminnot, jotka tällä hetkellä vastaavat maakunnalle siirtymässä olevien tehtävien järjestämisvastuusta, eli ELY-keskukset ja TE-toimistot sekä niiden kehittämis- ja hallinto-toiminto KEHA-keskus, toimivat kokonaan vuokratiloissa. Tilat on pääosin vuokrattu valtion liikelaitos Senaatti-kiinteistöiltä. Esimerkiksi nämä vuokrasopimukset siirtyisivät maakunnalle. Maakunnalle siirtyisivät myös muut tehtävien järjestämiseen ja hoitamiseen liittyvät sopimukset, kuten mahdolliset ostopalvelu- ja hankintasopimukset sekä koneiden ja laitteiden leasing-sopimukset.

Pykälän *2 momentin* mukaan valtio siirtäisi maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2020. Näitä sopimuksia ovat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset. Muita siirtyviä sopimuksia olisivat esimerkiksi kuntien kanssa tehdyt yhteistyösopimukset ja yhteiset hankintasopimukset liittyen tienpidon hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen. Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueilta siirtyisi julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen liittyviä sopimuksia.

Pykälän *3 momentissa* täsmennettäisiin sopimusten siirtymiseen liittyviä järjestelyjä. Momentin mukaan maakunta voisi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskuksen (Valtorin) ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeiden) sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2023 ulottuvan siirtymäkauden.

9 §. Selvitys valtiolta siirtävästä omaisuudesta ja sopimuksista. Pykälä vastaisi maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon annettavan lain 17 §:ää, joka vastaa periaatteiltaan

maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannaposta annettavan lain 23 §:ää.

Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, joka valtion tulisi tehdä maakunnalle siirtyvästä omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Pykälän *1 momentin* mukaan valtion olisi tehtävä 28 päivä helmikuuta 2019 mennessä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 8 §:ssä tarkoitetuista omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Selvitysten tulisi kattaa myös maakuntien ICT-keskuskelle 14 §:n nojalla edelleen siirtyvät sopimukset, lisenssit ja muut oikeudet sekä käyttöomaisuus. Selvityksen tekisi ELY-keskus.

Selvityksessä maakunnan vastuulle siirtyvät sopimukset tulisi yksilöidä ja luetteloida mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Tämä koskee valtiolta siirtyviä toimitilasopimuksia ja muita sopimuksia. Mikäli sopimus olisi sellainen, ettei sitä olisi mahdollista siirtää tai jakaa eikä sitä olisi myös taloudellisesti tai muista syistä perusteltua irtisanoa, valtion tulisi selvityksessä esittää, miten sopimukseen liittyvä vastuu jakautuisi ja käytännössä hoidettaisiin valtion ja maakunnan välillä. Tarvittaessa valtion ja maakunnan tulisi neuvotella asiasta.

Yksityiskohtaista luetteloa valtiolta siirtyvästä irtaimistosta ei olisi välttämättä tarpeen tehdä, vaan lähtökohtaisesti maakunnalle siirtyisi toimitiloissa oleva, toimintaan liittyvä irtain omaisuus. Tältä osin selvityksen pohjana olisi perusteltua käyttää mahdollisuuksien mukaan käyttöomaisuuskirjanpitoa. Selvityksessä tulisi kuitenkin erikseen luetteloida sellainen irtain omaisuus, jonka omistusoikeus tulee rekisteröidä, kuten esimerkiksi autot. Tältä osin selvitys liittyy 15 §:ään, jonka mukaan selvitykseen perustuva maakunnan päätös vastaisi omaisuuden saantokirjaa.

Pykälän *2 momentin* mukaan maakunnalla olisi oikeus pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Maakunnan tulisi myös käynnistää neuvottelut valtion kanssa, jos maakunta katsoisi 1 momentissa tarkoitetun selvityksen valtiolta saatuaan, että maakunnan hallintaan kunnan tai valtion selvityksen mukaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus, luvat ja sopimukset eivät turvaisi tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyvien palvelujen ja tehtävien järjestämistä maakunnan alueella. Valtion ja maakunnan on käytännössä perusteltua ja suositeltavaa neuvotella selvityksen tekemisen yhteydessä ja tehdä selvitys mahdollisuuksien mukaan yhteistyössä.

Pykälän *3 momentin* mukaan valtion olisi täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä 30.6.2020 mennessä, mikäli 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, muussa omaisuudessa taikka luvissa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitetun selvityksen antamisen jälkeen ja mikäli maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi. Selvityksen antamisen ja maakunnan toiminnan aloittamisen välillä olosuhteissa saattaa tapahtua muutoksia, joilla on merkitystä myös maakunnan toiminnan kannalta. Valtio on esimerkiksi saattanut solmia sopimuksia, jotka tulisi siirtää maakunnalle.

10 §. Maakunnan päätös. Pykälässä säädettäisiin päätöksestä, jonka maakunta tekisi 9 §:ssä säädetyn valtion selvityksen perusteella. Maakuntavaltuusto käsitelisi valtion selvityksen ja päättäisi sen perusteella 8 §:ssä säädettyjen valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtymisestä maakunnalle. Maakuntavaltuuston päätökset tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen 1.1.2020 tapahtuvaa siirtymää.

Pykälässä viitattaisiin 8 §:n sopimuksiin, joita olisivat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

11 §. Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana. Pykälässä säädettäisiin maakuntavaltuuston omaisuutta koskevien päätösten täytäntöönpanokelpoisuudesta. Pykälän *1 momentin* mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttäisi liikenne- ja viestintäministeriö. Vaikka valtio olisi valittanut maakuntavaltuuston päätöksestä, maakunnalla olisi kuitenkin pykälän *2 momentin* mukaan oikeus järjestää vastuullaan olevia valtiolta siirtyviä tehtäviä valtion omistamissa ja hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa siihen saakka, kunnes asiassa tehty päätös olisi lainvoimainen. Irtain omaisuus on valtion hallinnassa silloin, kun hallinta perustuu esimerkiksi leasing- tai muuhun sopimukseen. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata palvelutoiminnan häiriötön jatkuminen.

12 §. Valtion takaus. Pykälässä säädettäisiin valtioneuvoston toimivallasta valtioneuvoston myöntämiseen maakunnalle siirtyville eräille sitoumuksille. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaansaattamista koskevan lain 28 §:ää. Pykälän tarkoituksena on, että valtiolta maakunnalle siirtyvien sitoumusten riskiluokitus säilyisi luottolaitosten vakavaraisuuslaskennassa ennallaan. Maakunnalla ei ole verotusoikeutta, joten sen asema ei ole täysin samanlainen kuin kunnan tai valtion.

Pykälän 2 momentti täsmentää takauksen antamista lainoille annettujen vakuuksien osalta. Mikäli siirtyville lainoille on asetettu vakuus, valtion riskienhallinnan näkökulmasta on perusteltua, että valtion takaus asetetaan täytetakauksena tähän vakuuteen nähden. Samalla tulee varmistaa, että valtioneuvostolla on mahdollisuus myöntää valtioneuvoston myöntämä takaus myös niille lainoille ja muille sopimuksille, joiden turvaamiseksi ei vakuutta ole asetettu. Tällöin valtioneuvoston myöntämään alkuperäisen esityksen mukaisesti vastavakuutta vaatimatta.

Perustuslain 82 §:n mukaan valtion lainanoton tulee perustua eduskunnan suostumukseen, josta ilmenee uuden lainanoton tai valtionvelan enimmäismäärä. Valtioneuvoston myöntämä takaus ja valtioneuvoston myöntämä takaus voidaan antaa eduskunnan suostumuksen nojalla. Valtioneuvoston myöntämällä selkeytettäisiin velkojien asemaa muutostilanteessa ja varmistettaisiin rahoitusjärjestelyjen jatkuvuus. Valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti siirtyville merkittävillä leasing sopimuksille. Myönnettävien takauksien tarkkarajaisesta enimmäismäärästä päätettäisiin 3 momentin mukaisesti erikseen valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus ja valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta (449/1988) 14 §:ssä tarkoitettua vastavakuutta vaatimatta. Valtioneuvosto päättäisi takauksesta perittävästä maksusta ja muista ehdoista.

13 §. Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille. Pykälässä säädettäisiin valtiolta maakunnalle siirtyvien sopimusten sopimusosapuolille tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän *1 momentin* mukaan maakunnan olisi viimeistään 31.10.2019 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille. Maakunnan ilmoituksesta tulisi käydä ilmi, siirtyykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 16 luvussa tarkoitettulle palvelukeskukselle.

14 §. Maakunnan sopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle.

Pykälässä säädettäisiin tarpeellisten tuotannontekijöiden siirrosta maakuntien ICT-palvelukeskukselle. ICT-palvelukeskus tarvitsee toimintansa käynnistämiseksi sen tehtäviin liittyvät perustietotekniikka- ja tietojärjestelmäpalveluiden sopimukset, ohjelmistolisenssejä ja vastaavia oikeuksia sekä mahdollisesti jossakin määrin käyttöomaisuutta.

Maakunnan tulisi päättää siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

15 §. *Omaisuu den saanto.* Pykälän mukaan edellä 9 §:ssä säädetty selvitys sekä 10 §:ssä säädetty maakunnan päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanosta annettavan lain 32 §:ää. Maakunnille saattaa siirtyä kunnista, kuntayhtymistä ja valtiolta sellaista irtainta omaisuutta, joka vaatii esimerkiksi omistuksen rekisteröinnin. Erillisten saantokirjojen laatimisessa voisi olla huomattava määrä oikeusvarmuuden kannalta tarpeettomaksi katsottavaa työtä, kun otetaan huomioon, että omaisuus siirtyy maakunnalle yleisseuraantona.

16 §. *Omaisuu sjärjestelyjä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa.* Pykälässä säädettäisiin omaisuusjärjestelyjä koskevista kirjauksista maakunnan kirjanpidossa. Pykälä vastaisi periaatteiltaan ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanolain 34 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädetään lisäksi niistä arvoista, joilla kirjaukset tehdään maakunnassa, jotta kirjaukset tapahtuvat kaikissa maakunnissa yhtenevin perustein.

Pykälän 3 momentin mukaan kirjanpitolautakunnan maakunta- ja kuntajaosto voisi antaa ohjeita ja lausuntoja pykälän soveltamisesta.

17 §. *Maakuntien liitoista maakuntaan siirtyviä tehtäviä koskevat omaisuusjärjestelyt.* Pykälässä viitattaisiin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voima anpanosta annettavan lain 12-14, 17, 19 ja 25 §:ään. Maakuntien liittoihin sovellettaisiin mitä mainituissa säännöksissä säädetään kunnasta.

3 luku Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

18 §. *Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin sille ehdotetaan siirtyväksi tehtäviä ELY- ja KEHA-keskuksista tällä esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomainen voidaan selvittää niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

19 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymä-säännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitte-lystä. Elin-keino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus-ten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat Liikennevirastoon tämän lain mukaan nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 momentin mukaan 1 päivänä tammikuuta 2020 Liikennevirastolle. ELY- ja KEHA-keskuksista siirtyisi esimerkiksi tienpidon lupiin ja maanhankintaan liittyvät tehtävät sekä niissä käytettäviä tietojärjestelmiä.

20 §. *Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälään sisällytettäisiin viittaus valtion virkamieslakiin (750/1994), jonka säännöksiä sovellettaisiin Liikennevirastoon siirtyvien henkilöiden osalta. Henkilöstösiirrot toteutettaisiin valtion sisällä valtion virkamieslain 5 a-c §:n

perusteella. Määräaikaiseen virkasuhteeseen nimitetty virkamies siirtyisi viraston palvelukseen määräaikaisen virkasuhteensa keston ajaksi. Virkamies siirtyisi Liikennevirastoon, johon siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään valtionhallinnon toimintojen uudelleenjärjestelyissä vakiintuneen tavan mukaisesti.

4 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

21 §. Siirtyvät tehtävät. Pykälässä säädettäisiin tieliikennetelematiikan ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirtymisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetavan lain (HE /) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

Mainitun yhtiön toimialana olisi sen perustamista koskevan hallituksen esityksen (HE /) perusteluiden mukaisesti meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjauspalvelut ja siihen liittyvät liikenteenhallinnan palvelut sekä niihin liittyvät tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuus- ja väylänpitoviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisääteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä on myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista. Yhtiöllä voi olla toimintaa myös ulkomailla.

Perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön siirrettäisiin ELY-keskuksista tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät 1 päivänä tammikuuta 2020.

Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen sijoitetussa liikennetelematiikkayksikössä työskentelee 8 henkilöä. Liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan asiantuntijan ja telematiikka-asiantuntijoiden tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö (6 htv) siirrettäisiin perustettavan liikenteenohjausyhtiöön. Liikennetelematiikkayksikössä hoidettavat hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, että kansallisen yhteistyön koordinointi olisivat sen sijaan Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Myös tunneliturvallisusasiantuntijan tehtävät ovat Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Siten liikennetelematiikkayksiköstä siirtyisi 2 henkilötyövuotta Liikennevirastoon.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimiva liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asiakasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle. Kaikki asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö (12 htv) siirrettäisiin perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön.

22 §. Luovutusvaltuus. Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan tienvarsi-telematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Luovutusvaltuus kattaisi siten ELY-keskusten liikenteen asiakaspalvelutehtävien ja tieliikennetelematiikan tehtävien kokonaisuuden sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

23 §. Luovutuksen ehdot. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Luovutus tapahtuisi valtioneuvoston valtuutuksen perusteella erillisellä luovutuskirjalla, jossa luovutettava varallisuus yksilöidään. Valtioneuvosto määräisi myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi, mikä osa omaisuudesta luovutettaisiin osakeyhtiön osakkeita vastaan. Apporttiosuuden siirto tapahtuisi yhtiön aloittaessa toimintansa lain tultua voimaan.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion laina yhtiölle voisi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

24 §. Vastuu sitoumuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sen jälkeen, kun omaisuus olisi siirretty osakeyhtiöön, osakeyhtiö vastaisi laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten telematiikkayksikkö ja asiakaspalvelukeskus on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa. Tulevasta yhtiöittämisestä otetaan maininta niihin sopimuksiin, jotka siirryissä tehtävissä tehdään ennen yhtiöittämistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koska velallinen voi vaihtua vain velkojan suostumuksella, vastaisi valtio edelleen toissijaisesti sellaisista perustamista edeltävistä velvoitteista, joista ei toisin sovita. Säännöksellä varmistettaisiin toiminnan ja palvelujen tarjonnan jatkuvuus yhtiöittämisen yhteydessä.

25 §. Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa. Pykälän 1 momentin mukaisesti Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset olisivat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Osakeyhtiö olisi siten samassa asemassa kuin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta luovutettava kokonaisuus olisi ollut.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulisi hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä. Momentin mukaan hallinto- ja hallintolainkäytöllinen jatkuvuus olisi selvyiden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

26 §. Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiön siirtämisen yhteydessä.

ELY-keskusten liikennetelematiikkayksikön ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen palveluksessa tämän lain voimaan tullessa oleva työsuhteinen henkilöstö siirtyisi ja virkasuhteinen hen-

kilöstö otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen työsuhteeseen. Määrääjäksi ELY-keskusten liikennelempiikkayksikön ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen palvelukseen otetut henkilöt siirtyisivät tai otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen vastaavaksi määrääjäksi.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin yhtiössä sovellettaisiin mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työ sopimuk sessa sovitaan.

Osakeyhtiön palvelukseen siirtyvien ELY-keskusten virkamiesten virat lakkaisivat tämän lain tullessa voimaan. Viran lakatessa virkamiehen virkasuhde päättyisi ilman irtisanomista.

Valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:n nojalla työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät luovutuksensaajalle. Tämä ei kuitenkaan koske niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyy työ sopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Siltä osin kuin on kyse työ sopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työ sopimuslain (55/2001) liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työ sopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi työ sopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhte-etuuksien määräytymisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjaksoisena. Siirtyviä tehtäviä vastaavat virat lakkaisivat tämän lain perusteella.

5 luku Erinäiset säännökset

27 §. Väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanosta annettavan lain maakuntien väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltamiseen. Momentissa olisi selventävä säännös siitä, että ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanosta annettavan lain 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voima anpantavaan lainsäädäntöön. Viitatu n voima anpanolain 6 §:n 1 momentin mukaisesti maakunnan väli aikainen valmistelutoimielin vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta siihen saakka, kunnes maakuntavaltuusto on valittu ja maakuntavaltuuston asettama maakuntahallitus on aloittanut toimintansa. Näin ollen maakunnan väli aikaisen valmistelutoimielimen tehtävä kattaa jo mainitun voima anpanolain nojalla kokonaisuudessaan maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelun, mukaan lukien yksityistielain mukaisten tehtävien valmistelun. Pykälään sisällytettäisiin kuitenkin selventävä viittaussäännös siitä, että väli aikaisen valmistelutoimielimen viitatu n voima anpanolain 7 §:ssä tarkoitettu tehtävät ja toimivalta kattavat myös nyt ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille. Samoin velvoite osallistua valmisteluun ja tietojensaantioikeus kattaisi myös ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan laajennusta ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanosta annetun lain 9 §:ssä säädettyyn tietojensaantioikeuteen. Tällä lailla voima anpantavat tehtävänsiirrot maakunnille kattavat myös KEHA-keskukselta maakunnille siirtyviä tehtäviä. Lisäksi tiedonsaantitarpeita saattaa olla Liikennevirastolla oleviin tietoihin. Pykälän 2 momentin

mukaan viitatus lain 9 §:n mukainen väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeus koskisi myös näiden valtion viranomaisten hallussa olevia tietoja.

28 §. Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset. Pykälä sisältäisi muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset. Päätökseen, joka on tehty ennen tämän voimaantuloa, haettaisiin muutosta tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Päätöksellä tarkoitettaisiin hallintopäätöstä, oikaisuvaatimuksen johdosta tehtyä päätöstä sekä muutoksenhakuviranomaisen asiassa tekemää päätöstä. Ennen uudistuksen voimaantuloa tehtyihin päätöksiin haettaisiin siten muutosta aiemman oikeustilan mukaisesti, vaikka esimerkiksi valitus jätettäisiin vasta vuonna 2020.

Vastaavasti tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä tarkoittaa, että myös kumottuihin säännöksiin perustuvien päätösten osalta muutoksenhaussa sovellettaisiin edelleen näitä säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin sen sijaan tämän lain mukaisesti. Siten esimerkiksi kunnan tekemä päätös, joka koskee maakunnalle siirryntä tehtävää, käsiteltäisiin uudelleen maakunnassa ja vuonna 2020 voimaan tulleen lainsäädännön mukaisesti.

29 §. Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu. Ehdotettavan maantielain muuttamisesta annettavan lain mukaisen 15 f §:ssä tarkoitettavan tienpitoalueita koskevan maakuntien välisen sopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1 päivänä tammikuuta 2020 alkaen, jolloin vastuu mainitun lain mukaan maakunnille tulevasta tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä on saatu aikaiseksi ja että se täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 f §:n 2 momentissa säädettävät vaatimukset. Maakunnilla tulisi lisäksi olla riittävästi aikaa organisoida tehtävien hoito sopimuksen hyväksymisen tai, jos maakunnat eivät pääsisi yhteistoiminnasta sopimukseen, valtioneuvoston päätöksen ja sitä täydentävän maakuntien sopimuksen hyväksymisen jälkeen. Pykälässä säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi toimitettava ensimmäinen sopimus yhteistoiminnasta ministeriölle tiedoksi viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019. Tienpitoalueista sopimiseen sovellettaisiin muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään. Tämä merkitsisi muun muassa sitä, että maakuntien olisi varattava ministeriölle ja Liikennevirastolle tienpitäjänä tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sen hyväksymistä. Tässä pykälässä säädettäväksi ehdotettua aikataulua sovellettaisiin vain ensimmäisiin tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin. Tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin tehtäviin muutoksiin ja mahdollisiin uusiin vanhat sopimukset korvaaviin sopimuksiin sovellettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 1 b luvussa säädettävää aikataulua.

Hallituksen linjausten mukaan uudet maakunnat on tarkoitus perustaa 1.6.2018 alkaen. Tuolloin joka maakuntaan asetetaan väliaikainen valmistelutoimielin, joka vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta ja käyttää päätösvaltaa, kunnes maakuntavaltuusto aloittaa. Ensimmäiset maakuntavaalit järjestetään lokakuussa 2018. Maakunnilla olisi siten maakuntavaltuuston toiminnan aloittamisen jälkeen noin puoli vuotta aikaa valmistella ja hyväksyä sopimus yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä.

Jotta sopimusten aikaansaaminen ja tehtävien organisointi edellä sanotussa aikataulussa voidaan varmistaa, sopimusten valmistelu tulisi aloittaa väliaikaisissa valmistelutoimielimissä mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ehdotettu laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä olisi

vahvistettu ja sen lopullinen sisältö olisi tiedossa. Tämän valmistelun tulokset siirrettäisiin maakuntien valmisteluvastuulle niiden aloitettua toimintansa.

30 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Tarkoituksena on, että tämä voimaanpanolaki tulisi voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Lisäksi lain 1 §:ssä säädettäisiin, että siihen sisältyvät lait tulevat voimaan vasta 1.1.2020, poikkeuksen kuitenkin 1 §:n 2 momentissa mainitut maantielain muuttamisesta annettavan lain ratalain muuttamisesta annettavan lain eräät säännökset. Tehtäväsiirrot, henkilöstösiirrot ja omaisuusjärjestelyt toteutuisivat 1 päivänä tammikuuta 2020.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä uudessa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevassa 1 a luvussa ehdotetaan 15 e §:ssä säädettäväksi, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta.

Maantielain 4 §:n mukaan maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin samoin kuin siitä, mitkä maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon, säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ehdotettavan 13 a § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla. Vastaavasti ratalain 4 §:n 3 momentin mukaan siitä, mitkä rautatiet kuuluvat rautateiden runkoverkkoon säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella samoin kuin rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Ehdotettavien maantielain ja ratalain muutosten voimaantultua on tarkoitus antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja sen palvelutasosta. Liikenne- ja viestintäministeriö on joulukuussa 2017 käynnistänyt virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittämiseksi.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 33 § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenne-tekniisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla. Varautumista tienpidossa koskevassa 100 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksen-antovaltuus koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin määräyksenantovaltuus myös koskien Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 a §:ssä.

Maantielain nojalla on aiemmin annettu valtioneuvoston asetus maanteistä (924/2005) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (20/2006). Tähän esitykseen sisältyvin muutosehdotusten johdosta sekä sääntelyn selkeyttämiseksi muutoinkin molempia asetuksia olisi tarkistettava. Maantielain ja ratalain nojalla on annettu lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus näkemäalueista (65/2011). Siihen ei ole tunnistettu kohdistuvan tähän hallituksen esitykseen liittyviä tai muita muutostarpeita.

3 Voimaantulo

Tähän esitykseen sisältyvä voimaannolaki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Muiden lakien voimaantulosta säädettäisiin voimaannolaisissa, jonka mukaisesti lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020.

Lisäksi ehdotetaan siirtymäsäännöksillä säädettävän, että maantielain maanteiden luokittelua, tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa, kunnossapitoa sekä liikennejärjestelmäsunnittelua koskevat säännökset tulisivat kuitenkin voimaan mahdollisimman pian. Samoin ratalain rautateiden luokittelua ja radanpidon yleisiä vaatimuksia koskevat säännökset ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Kansanvaltaisuus

Perustuslain 2 §:n perusteella valtiojärjestyksen perusteisiin kuuluu kansanvaltaisuusperiaate. Sen mukaan kaikella julkisen vallan käytöllä tulee olla demokraattinen perusta (PeVL 67/2014 vp.). Perustuslain 2 §:n säännöksillä kansanvaltaisuudesta on läheinen yhteys myös perustuslain 14 §:ään, jossa säädetään vaali- ja osallistumisoikeuksista. Maakuntien tehtävissä kansanvaltaisuus toteutuisi välittömien vaalien, maakuntavaalien, kautta. Kun maakunnat jatkossa tekisivät liikennejärjestelmäsunnittelua ja olisivat osallisina tienpidon ratkaisujen tekemisessä tienpidon ja liikenteen suunnitelman, tienpidon sopimuksen ja maakuntien tienpitoalueilla tehtävän tienpidon kautta, vahvistuisi kansanvaltaisuus liikennejärjestelmäsunnittelussa ja tienpidossa. Myös vaikutusmahdollisuudet lisääntyisivät erityisesti valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitelmaan tarjottavien vaikutusmahdollisuuksien kautta. Aiemmin vastaavasta valtakunnallisesta liikennejärjestelmää koskevasta päätöksestä tai siihen liittyvästä menettelystä ei ole säädetty laissa.

Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I). Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista tukea laissa.

Lähtökohtana on, että kussakin asiassa toimivaltaisen viranomaisen tulee käydä ilmi laista (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta on käytännössään suhtautunut pidättyvästi mahdollisuuteen poiketa toimivaltaista viranomaista koskevista lain säännöksistä. Valiokunta on etenkin perusoikeuskytkentäisen sääntelyn yhteydessä pitänyt välttämättömänä, että toimivaltainen viranomainen ilmenee laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohdat samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytykset ilmenevät laista riittävän täsmällisesti (PeVL 49/2014 vp, s. 4/II, PeVL 32/2012 vp, s. 6, PeVL 21/2009 vp, s. 4–5, PeVL 19/2009 vp, s. 4, PeVL 3/2009 vp, s. 4, PeVL 51/2006 vp, s. 9, PeVL 24/2006 vp, s. 2–3, PeVL 18/2004 vp, s. 2, PeVL 17/2004 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 4, PeVL 47/2001 vp, s. 3, PeVL 45/2001 vp, s. 5, PeVL 21/2001 vp, s. 4, PeVL 7/2001 vp, s. 4). Viranomaiselle ei siten voida lailla antaa täysin rajoituksetonta valtuutta siirtää tehtäviään tai toimivaltaansa toiselle viranomaiselle (PeVL 9/2014 vp, s. 3; PeVL 61/2010 vp, s. 5 – vrt. PeVL 11/2002 vp, s. 6–7; PeVL 35/2008 vp, s. 3, PeVL 14/2008 vp, s. 3, PeVL 8/2006 vp, s. 4, PeVL 19/2005 vp, s. 8, PeVL 11/2004 vp, s. 2, PeVL 14/2003 vp, s. 3, PeVL 72/2002 vp, s. 2–3, PeVL 52/2001 vp, s. 5, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 55/2005 vp, s. 3, PeVL 47/2005 vp, s. 5–6).

Tässä esityksessä ehdotetaan maakunnille tulevia tienpitotehtäviä järjestettäväksi osin valtion ja maakuntien yhteistyöalueen välisten sopimusmenettelyiden kautta. Laissa säädettäisiin kuitenkin valtion ja maakuntien välisen tehtävien jaon perusratkaisuista, eikä toimivalta tehtävien hoitamiseen johtuisi siten ainoastaan sopimuksista. Lisäksi ehdottavalla lailla säädettäisiin myös siitä, mistä asioista valtion ja maakuntien välisissä sopimuksissa sovittaisiin. Ehdotettavat sopimusjärjestelyt ja niiden yhteydessä tehtävä julkisen vallan käyttö perustuvat siten lakiin, ja laissa sopimusmenettelyistä, tehtävistä vastaavista viranomaisista ja sopimusten sisällöstä säädettäisiin perustuslain kannalta riittävän täsmällisesti.

Laissa säädettäisiin maakunnille useita tehtäviä, jotka olisi hoidettava yhteistyössä tienpitoalueilla. Tienpitoalueet eivät kuitenkaan muodostaisi erillistä oikeushenkilöä, minkä vuoksi vastuu mainituista tehtävistä olisi viime kädessä maakunnilla. Maakunnat voisivat maakuntalakiehdotuksen 8 luvun mukaisten yhteistoimintamuotojen puitteissa sopia vastuiden jakautumisesta maakuntien välillä tienpitoalueita koskevissa yhteistyösopimuksissa. Ratkaisua voidaan perustuslain kannalta pitää riittävän täsmällisenä.

Perusoikeudet

Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää vaatimuksen hyvän hallinnon takeiden turvaamisesta lailla. Hyvän hallinnon käsite saa sisältönsä 21 §:n kokonaisuudesta. Sillä tarkoitetaan paitsi pykälän 1 momentissa mainittuja vaatimuksia viivytyksettömästä ja asianmukaisesta viranomaistoiminnasta myös 2 momentissa esitettyä luetteloa hyvän hallinnon osakysymyksistä. Säännöksessä luetellaan hyvän hallinnon tärkeimmät osa-alueet eli käsittelyn julkisuus, oikeus tulla kuulluksi, oikeus saada perusteltu päätös sekä oikeus hakea muutosta. Perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on myös edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon.

Useat esitykseen sisältyvät ehdotukset lisäisivät avoimuutta, julkisuutta sekä yksilöiden vaikuttamismahdollisuuksia tienpitoa ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa menettelyissä. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan sääntelyn myötä valtakunnallinen tahdonmuodostus liikennejärjestelmän kehittämisestä tulisi avoimesti kirjatuksi valtioneuvoston tasoisena päätöksena ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua olisi tehtävä avoimesti yhteistyössä kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten, joiden toimialaan liikennejärjestelmä liittyy, ja elinkeinoelämän kanssa. Sen valmistelussa varattaisiin lisäksi kaikille mahdollisuus antaa mielipiteensä suunnitelmaluonnoksesta. Myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien olisi kaikille varattava mahdollisuus antaa mielipiteensä lausuntoluonnoksesta. Samoin tienpidon sopimusta koskeva menettely sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelma toisivat tienpitoa koskevat linjaukset ja rahoituksen sekä niitä koskevat painotukset myös aiempaa näkyvämmiksi, ja edistäisivät osaltaan hyvän hallinnon toteutumista.

Maantielakiin sisältyy useita perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omistusoikeuden suojaan ja sen turvaamiseen liittyviä säännöksiä. Niitä ei kuitenkaan ehdoteta muutettavaksi tässä esityksessä.

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan asetuksia voidaan antaa laissa olevan asetuksenantovaltuuden nojalla. Asetuksia voivat antaa presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö. Asetuksen antamisen edellytyksenä on, että laissa ovat sekä tarvittavat perussäännökset että asianmukainen valtuutuslainsäädäntö. Lain alaan kuuluvista asioista voidaan asetuksella antaa ainoastaan tarkempia säännöksiä. Asetuksella voidaan antaa säännöksiä myös muista asioista, jos asetuksenannolle on laissa säädetty valtuutus. Parlamentaarisen vastuun vuoksi asetuksen antaisi valtioneuvosto, ellei muuta ole laissa erikseen säädetty. Lähtökohtana on, että valtioneuvoston yleisistunto antaa

asetukset laajakantoisista ja periaatteellisesti tärkeistä asioista sekä muista asioista, joiden merkitys sitä vaatii. Asetuksenantovaltaa voitaisiin osoittaa ministeriöille teknisluonteisimmissa sekä yhteiskunnalliselta ja poliittiselta merkitykseltään vähäisimmissä asioissa (Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi, HE 1/1998 vp).

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaisetasolle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määräytyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä 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 säättää viranomaisen määräystenantovallasta 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 määrittellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Esitykseen sisältyy useita valtuussäännöksiä. Niistä osa koskee valtioneuvoston tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettavia tarkempia säännöksiä. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista säädettäisiin Liikenteenturvallisuusviraston määräyksillä. Perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevista perusteista sekä perusoikeuksiin kohdistuvista rajoituksista ja perusteista on säädettävä lailla. Esityksessä ehdotetuilla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksilla ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 4 §:ssä ehdotetaan liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuuksia koskien maanteiden luokittelua. Voimassa olevan lain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantoiteitä, ja Liikennevirasto määrää mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä ovat yhdysteitä. Voimassa olevan lain 4 § on epäselvä, eikä sen ole katsottu pitävän sisällään määräyksenantovaltuutta. Esityksessä sitä ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä säädettäisiin perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset täyttävästä asetuksenantovaltuudesta.

Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin jatkossa maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Jaottelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin on ollut vakiintunut käytäntö jo vuosikymmeniä. Sekä voimassa olevassa maantielaissa, että ehdotetussa esityksessä säädetään siitä, mitä teitä maantiet voivat olla: valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan maanteiden luokittelua edellä mainittuihin neljään kategoriaan. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin tarkemmin myös siitä, miltä osin maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Esityksellä lakiin lisättäisiin myös maanteiden runkoverkkoa koskeva yleinen määrittely. Lailla olisi siten säädetty runkoverkkoon kuuluvien maanteiden määrittelyn perusteista. Lailla säädettyä määrittelyä tarkennettaisiin yksityiskohtaisemmalla valtioneuvoston asetuksella, jossa säädettäisiin, miltä osin maantiet kuuluisivat runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan sitä, mitkä maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Mainitut asetuksenantovaltuudet olisi sopivaa antaa ministeriölle, sillä kyseessä on teknisluontoinen asia. Lisäksi se, että sama viranomainen määräisi teiden luokittelusta, olisi kokonaisuuden kannalta järkevää. Vastaavaa muutosta ja

uutta asetuksenantovaltuutta liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotetaan ratalain 4 §:ään koskien rautateiden runkoverkon määrittämistä. Myös sitä on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuutta koskien 13 §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia tarkentavia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla. Näistä vaatimuksesta olisi perussäännökset 13 §:n 2 momentissa. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu ensinnäkin vain määrättyjen tavoitteiden varmistamiseen. Toiseksi määräyksenantovaltuus olisi rajattu sen osalta, minkä laatuista määräykset voisivat olla ja mitä tarkoitusta varten määräyksiä voisi antaa. Kolmanneksi määräyksenantovaltuus olisi rajattu sen osalta, mitä asioita ne voisivat koskea. Määräysten soveltamisala olisi rajattu tiepitoon liittyviin kysymyksiin. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi pääasiassa teknisluonteisista säännöksistä, joista ei ole tarpeen eikä tarkoituksenmukaista säätää lailla tai asetuksella. Määräyksenantovaltuudelle on siten olemassa erityisiä syytä. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan vastaavaa määräyksenantovaltuutta ratalain 5 §:ään, joka rakenteeltaan ja osin sisällöltään vastaisi lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ää. Myös ratalain mainittua määräyksenantovaltuutta on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotettuun lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä sisältyisi uusia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla sekä maanteiden kunnossapidon tasosta. Lain 13 a §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta. Samoin 33 §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Molempien säännösten osalta perussäännökset asetuksenantovaltuuksilla tarkennettavista asioista annettaisiin laissa. Kunnossapitoa ja palvelutasoa on myös määritelty laissa, mikä osaltaan tekee asetuksenantovaltuuksia täsmällisiä. Molemmat asetuksenantovaltuudet olisi lisäksi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittamista tavoista saavuttaa edellytetty taso. mainittujen asetuksenantovaltuuksien voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Myös ratalain 4 §:ssä säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkempia säännöksiä rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Tämä asetuksenantovaltuus koskisi ainoastaan rautateiden runkoverkkoa. Valtuutuksessa olisi lisäksi täsmennetty minkälaisia palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä koskien olisi mahdollista antaa tarkempia säännöksiä. Kyseessä olevassa 4 §:ssä olisi lisäksi perussäännökset rautateiden runkoverkon palvelullisesta tarkoituksesta ja asemasta, mitä asetuksella voitaisiin täsmentää. Vastaavasti kuin maanteiden palvelutasoa koskeva asetuksenantovaltuus olisi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittamista tavoista saavuttaa edellytetty taso. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuuksia koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää

valmiussuunnittelua sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantien kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Tienpitäjän ja maakuntien valmiussuunnittelun perusteista säädettäisiin 100 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin seikoista, jotka on huomioitava varautumisessa. Määräyksenantovaltuuden myötä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa valmiussuunnittelusta tarkempia määräyksiä, mikä olisi yksityiskohtaista, teknistä ja lailla säädettyä tarkentavaa. Liikenteen turvallisuusvirasto on valmius- ja varautumisasioissa liikennehallinnon alan asiantuntijavirasto ja tarkempien määräysten antaminen koskien valmiussuunnittelua sopii sen toimialaan. Määräyksenantovaltuus olisi myös rajattu soveltamisalaltaan koskemaan tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Se olisi myös rajattu tilanteisiin, joissa tarkemmat määräykset olisivat tarpeen varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden ja maantien kohdistuvien poikkeusolojen ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 a §:ssä säädettäisiin Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluu kaikkien liikennemuotojen turvallisuus, joten määräyksenantovaltuudella olisi kiinteä yhteys viraston rooliin ja toimialaan liikennehallinnossa. Pykälä sisältäisi perussäännökset turvallisuusjohtamisjärjestelmän tavoitteista ja laitimista ja sisältöä koskevista kysymyksistä. Määräyksenanto-valtuudella voitaisiin siten tarkentaa näitä säännöksiä, ja valtuus olisi rajattu täsmällisesti koskemaan vain turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä.

Alueellinen itsehallinto

Perustuslain 121 §:n mukaan kunnallisen itsehallinnon keskeiset elementit ovat kunnan asukkaiden itsehallinto, lailla säädetyt kuntien hallinnon yleiset perusteet ja kunnille annetut tehtävät sekä verotusoikeus. Perustuslain 121 §:n 4 momentissa itsehallinnolle kuntaa suuremmalla alueella ei ole säädetty itsehallinnon keskeisistä elementeistä samalla tavoin kuin kunnallisen itsehallinnon osalta. Perustuslain mukaan itsehallinnon keskeisistä elementeistä edellytetään säädettäväksi lailla. Maakuntien itsehallinnon elementtejä voidaan tarkastella kunnallisen itsehallinnon avulla.

Perustuslain 121 § pohjautuu perustuslakivaliokunnan jo hallitusmuodon voimassa ollessa vaikiintuneeseen käytäntöön, jonka mukaan kunnallinen itsehallinto merkitsee kuntalaisille kuuluvaa oikeutta päättää kuntansa hallinnosta ja taloudesta (valtiosuusjärjestelmän suhteesta kunnalliseen itsehallintoon muun muassa PeVL 16/2014 vp ja PeVL 40/2014 vp). Itsehallinto kattaa muun muassa kuntalaisten oikeuden itse valitsemiinsa hallintoelimiin (HE 1/1998 vp, s. 175/II, PeVL 63/2014 vp, s. 2/II). Tavallisella lailla ei voida puuttua itsehallinnon keskeisiin ominaispiirteisiin tavalla, joka asiallisesti ottaen tekisi itsehallinnon merkityksettömäksi (PeVL 20/2013 vp, s. 5–7, PeVL 22/2006 vp, s. 2/I, PeVL 31/1996 vp, s. 1/I).

Kuitenkin perustuslakivaliokunnan käytännössä on pidetty mahdollisena säätää tavallisella lailla pakkokuntayhtymistä ja vastaavista kuntien yhteistoimintaelimistä, vaikka kuntien velvoittaminen lailla osallistumaan kuntayhtymään rajoittaa jossain määrin kunnallista itsehallintoa. Kuntien pakollisen yhteistoiminnan järjestelyjä arvioidessaan valiokunta on kiinnittänyt huomiota esimerkiksi yhteistoimintatehtävien ylikunnalliseen luonteeseen, hallinnon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen niitä hoidettaessa sekä siihen, ettei noudatettava päätöksentekojärjestelmä anna yksittäiselle kunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa

(PeVL 22/2006 vp, s. 2/II ja s. 3–4, PeVL 65/2002 vp, s. 2–3, PeVL 32/2001 vp, s. 2/II). Merkitystä on annettu myös sille, onko järjestely supistanut oleellisesti yhteistoimintaan velvollisten kuntien yleistä toimialaa (PeVL 65/2002 vp, s. 3/II, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Perustuslakivaliokunta ei pitänyt myöskään maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisuudistusta koskevaan esitykseen sisältyviä maakuntien yhteistyövelvoitteita maakuntien itsehallinnon erityispiirteet huomioon ottaen ongelmallisina, mutta edellytti, että yhteistyöalueiden muodostamisesta ja yhteistoiminnan toteuttamiseksi tarpeellisista valtion ohjauksvallan keinoista on säädettävä riittävän täsmällisesti lain tasolla (PeVL 26/2017 vp).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt ongelmallisena kuntien yhteistoimintaelimen tehtävien lisäämistä siinä määrin ja sillä tavalla, että se vaikuttaisi oleellisesti jäsenkuntien hallintoon ja vaarantaisi kunnallisen itsehallinnon periaatteisiin sisältyvän periaatteen kunnan päätösvallan kuumisesta kuntalaisten valitsemille toimielimille (PeVL 65/2002 vp, s. 3, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Valiokunta on kuntien vapaaehtoisesta seutuyhteistyöstä todennut (PeVL 11a/1984 vp, s. 2/I), että on hankalaa perustuslain 121 §:ssä turvattuun kunnalliseen itsehallintoon sisältyvän kansanvaltaisuusperiaatteen kannalta, jos kuntien päätösvaltaa ja tehtäviä siirrettäisiin hyvin laajamittaisesti seudulliselle toimielimelle. Valiokunta on katsonut tämän näkökohdan koskevan ja viime kädessä rajoittavan myös kuntien kuntalain mukaista mahdollisuutta siirtää tehtäviä kuntayhtymille (PeVL 37/2006 vp, s. 5/II, PeVL 22/2006 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 3/I).

Kuntien yhteistoimintaa koskeva valtioneuvoston määräämisvalta on merkityksellinen seikka kuntien itsehallinnon näkökulmasta. Tällaisen valtioneuvoston määräämisvallan ei ole katsottu olevan ristiriidassa perustuslaissa turvattuun kunnallisen itsehallinnon kanssa, kun valtioneuvoston toimivaltaa ovat rajoittaneet lain muut säännökset yhteistoiminnasta sekä hallinnon yleiset oikeusperiaatteet ja kun valtioneuvoston päätös on ollut valituskelpoinen ja pysynyt voimassa vain siihen asti, kunnes kunnat pääsevät sopimukseen yhteistoiminnasta. Säännösten valtioneuvoston toimivallasta on kuitenkin tullut olla riittävän täsmällisiä (PeVL 20/2013 vp, s. 5–6, PeVL 21/2009 vp, s. 4/II, PeVL 32/2001 vp, s. 3/I). Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että kunnan tehtävistä säädettäessä on myös huolehdittava kuntien tosiasiallisista edellytyksistä suoriutua velvoitteistaan (PeVL 41/2014 vp, s. 3/II, PeVL 36/2014 vp, s. 3, PeVL 34/2013 vp, PeVL 30/2013 vp, s. 5, PeVL 42/2010 vp, s. 5/I, PeVL 29/2009 vp, s. 2, PeVL 50/2005 vp, s. 2/I, PeVL 41/2002 vp, s. 3/II).

Esitettävässä laissa tienpitäjä olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto, kuten nykyisinkin. Lakiin kirjattaisiin, että Liikennevirasto on tienpitäjä. Samoin maanteiden omistajuus säilyisi edelleen valtiolla. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi siten edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on myös kyse. Näistä syistä myös tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpitoalueen ja tienpitäjän välillä tehtävän tienpidon sopimuksen mukaisesti.

Kuntia koskevaan itsehallintoon rinnastuen maakunnan itsehallinnon sisältönä voidaan pitää erityisesti maakunnan asukkaiden oikeutta päättää maakuntansa hallinnosta ja taloudesta. Tienpidon osalta maakunnat eivät kuitenkaan voisi päättää rahoituksensa käytöstä tai tienpitoa koskevista toimenpiteistä tai niiden järjestämisestä itsenäisesti, ja maakuntien liikkumavara rahoitusta ja muita asioita koskevien ratkaisujen suhteen olisi varsin rajallinen. Tienpidossa olisi kuitenkin jatkossa kyse tehtävästä, joka on jaettu valtion ja maakuntien yhteistyöalueiden kesken ehdotettavan lain mukaisesti, jonka kustannuksista valtio vastaisi ja johon liittyvän viimekätisen vastuun kantaisi edelleen valtio. Siten sopimusmenettelyä, jossa rahoituksesta ja tienpidon järjestämisestä on esitetty sovittavaksi ja johon maakunnat voivat omalta osaltaan vaikuttaa, voidaan pitää maakuntien itsehallinnon kannalta hyväksyttävänä menettelynä. Myös edellä käsitellyt tienpitoa koskevat määräyksenantovaltuudet rajoittaisivat maakuntien itsehallintoa.

Määräyksenantovaltuudet liittyisivät kuitenkin ennen kaikkea valtion omaisuuden hal-lintaan, ja ne kohdistuisivat maanteihin ja niiden pitoon liittyviin teknisiin ja laadullisiin kysymyksiin, eikä niillä puututtaisi maakuntien hallinnon järjestämiseen muilta osin.

Maakuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan maakuntien tehtävien järjestäminen voidaan lailla koota yhdelle tai useammalle maakunnalle, jos se on välttämätöntä palvelujen laadun ja saata-vuuden parantamiseksi, kielellisten oikeuksien toteutumisen edistämiseksi, riittävien henki-löstö- ja muiden voimavarojen tai tehtävässä tarvittavan erityisasiantuntemuksen turvaamiseksi taikka muusta vastaavasta ja perustellusta syystä. Ehdotettavan lain 15 f §:n mukaan maakuntien olisi sovittava niiden vastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enin-tään yhdeksällä tienpitoalueella. Yhteistoimintaa koskevalla velvoitteella pyritään varmista-maan tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitäjänenteinen hoitaminen sekä maanteiden riittävän korkean palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen. Maakunnat päättäisivät itse yhteistoiminnan muodosta maakuntalain 8 luvussa säädetyllä ta-valla.

Tienpito kokonaisuudessaan on luonteeltaan ylimaakunnallista, ja siinä on huomioitava paitsi valtakunnalliset näkökohdat myös alueelliset näkökohdat yleensä yhden maakunnan hallinnol-lisia rajoja laajemmin. Maakuntien velvoittaminen tekemään tienpidon tehtäviä yhteistyössä olisi tarkoituksenmukaista, jotta tehtäviin tarvittavien resurssien ja asiantuntemuksen riittävyys voitaisiin varmistaa maakuntien hallinnollisista rajoista riippumatta. Yhteistoiminta järjestettäi-siin maakuntien sopimalla tavalla noudattaen, mitä maakuntalaissa säädetään maakuntien va-paaehtoisien yhteistoiminnan muodoista. Yhteistoiminnassa noudatettava päätöksentekojärjes-telmä ei siten antaisi yksittäiselle maakunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa.

Lakiehdotuksen 15 h §:n mukaan valtioneuvosto voisi antaa tarpeelliset määräykset tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa, jos maakunnat eivät pääsisi asiassa sopi-mukseen. Ehdotettavassa 15 f §:ssä säädettävän maakuntien sopimisvallan sijaan valtioneuvosto määräisi tällöin yksipuolisesti yhteistoiminnan järjestämisestä, millä olisi merkitystä maakun-tien itsehallinnon näkökulmasta.

Valtioneuvoston määräysvaltaa rajoittaisivat kuitenkin 15 f §:ssä säädetyt vaatimukset maakun-tien yhteistoiminnalle sekä 15 h §:n 2 momentti, jossa säädettäisiin, mistä asioista valtioneu-vosto voisi määrätä asiassa. Määräysvaltaa rajoittaisivat myös hallinnon yleiset oikeusperiaat-teet. Valtioneuvoston päätös voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 f §:n mu-kaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätöksen valmistelussa olisi kuultava maakuntia, joita päätös koskee. Päätös olisi valituskelpoinen. Valtioneuvoston määräysvallan ei siten voida kat-soa merkittävästi rajoittavan maakuntien itsehallintoa.

Sääntelyn valtiosääntöisen arvioinnin kannalta on merkityksellistä, ettei ehdotettu sopimusme-nettely esityksen mukaan antaisi yksittäiselle maakunnalle määräämisvallan mahdollistavaa asemaa (vrt. PeVL 67/2014 vp, PeVL 37/2006 vp ja siinä mainitut lausunnot).

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain pe-rusteluiden mukaan julkiset hallintotehtävät olisi perustuslain 124 §:n yhteydessä ymmärrettävä

verraten laajaksi hallinnollisten tehtävien kokonaisuudeksi, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp s. 61, 179).

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on kiinnitetty huomiota julkisen hallintotehtävän käsitteen tulkinnassa ensinnäkin tietyn tehtävän luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Merkitystä on myös ollut sillä, onko tehtävästä säädetty laissa, samoin kuin sillä, toimiiko tietty taho tehtävää hoitaessaan viranomaisten määräys-, ohjaus- tai valvontavallan piirissä. Lisäksi huomiota on muun ohella kiinnitetty tietyn tehtävän ja siihen liittyvän päätöksenteon oikeusvaikutuksiin (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, PeVL 53/2014 vp). Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan julkisena hallintotehtävänä pidettävän tehtävän ei välttämättä tarvitse sisältää julkisen vallan käyttöä. Esimerkiksi neuvonnassa on kysymys toiminnan avustusluonteisuudesta huolimatta julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, sillä neuvonta kuuluu hallintolain 8 §:n mukaan viranomaisen lakisääteisiin tehtäviin. Valiokunta on katsonut käytännössään, että viranomaisia avustavia tehtäviä voidaan sopimuksella siirtää muiden kuin viranomaisten hoidettavaksi, kun se perustuu lakiin (ks. esim. PeVL 47/2005 vp, s. 6/I). Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n perusteella antaa muulle kuin viranomaiselle siten myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella.

Vaikka ehdotetussa 99 b §:ssä tarkoitettu maastopalvelussa on kyse tietojen ja teknisen materiaalin tuottamisesta, jota viranomaisen tulkitsee päätöksiä tehdessään, on perustuslakivaliokunnan käytännössä julkiselle hallintotehtävälle annettu laaja tulkinta huomioiden mahdollista, että kyseiset tehtävät katsotaan julkisiksi hallintotehtäviksi, joka voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Näiden tehtävien siirtämisen yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi säädettäisiin mainituissa 99 b §:ssä.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10). Lakiin ei enää nykyisin ole kuitenkaan perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää viittausta hallinnon yleislakeihin (PeVL 11/2006 vp s. 3). Jos sellaista sääntelyn selkeyden vuoksi kuitenkin pidetään tarpeellisenä, on viittauksen oltava vastakohtaispäätelmän vuoksi kattava (PeVL 42/2005 vp, s. 3). Selkeyden vuoksi 99 b §:ssä viitattaisiin kuitenkin myös näihin yleislakeihin.

Perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna julkisen hallintotehtävän hoitamisen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu lähtökohtaisesti edellyttävän, että tehtävää hoitavat luonnolliset henkilöt toimivat tehtävässään virkavastuulla (PeVL 8/2014 vp, s. 5/I, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 18/2007 vp, s. 7/I, PeVL 20/2006 vp, s. 2, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II).

Yhteenvedo

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain kansanvaltaisuutta, hallinnon lainalaisuutta, perusoikeuksia, lainsäädäntövallan siirtämistä, julkisten hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle ja alueellista itsehallintoa koskevien sääntöjen kanssa. Katsotaan, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan nimike, 1-4, 6, 8, 10–13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30–32, 32 a, 33–42, 42 a, 42 b, 43-45, 47–49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101–105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 32, 32 a, 34, 36–37, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 45, 52, 52 b, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009, 79 § laissa 1628/2015 ja 88 § osaksi laissa 906/2013, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, lakiin uusi 1a ja 1b luku, lakiin uusi 15 p-r, 27 a, 27 b, 99 b, 100 ja 109 a § sekä lakiin uusi 9 luku seuraavasti:

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, sekä varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskeissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään kaikki liikennemuodot ja kuluttavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Tässä laissa säädetään myös maanteista ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *liikennejärjestelmällä* kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä, tiedosta ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) tarkoittamista palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;

2) *tienpidolla* maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa;

3) *rakentamisella* uuden tien tekemistä ja tien parantamista;

4) *kunnossapidolla* tien hoitoa ja korjausta;

5) *tienpitäjällä* Liikennevirastoa;

6) *tienpitoalueella* maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella muodostettavaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien vastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;

7) *tienpidon sopimuksella* tienpitäjän ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta.

4 §

Maantiet

Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksesta.

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 yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (meriteiden säännöt) (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin 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. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta voi tienpitäjä päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määrittämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on tienpitäjän varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Tienpitäjän tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kuljettajajärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitäjän suostumus.

Maantiehen kuuluville palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampi-luokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyöttyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Liikennevirasto tienpitäjänä vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto tienpitäjänä ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

12 §

Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta. Lautta-aluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

13 §

Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset

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

- 1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;
- 2) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettävien tavoitteiden toteuttamista ja 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 maantien liikenteellinen merkitys huomioiden 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 vähäiseksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi;

3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä;

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.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteillä.

13 a §

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä

Tienpitäjän tulee huolehtia riittävän palvelutason ylläpitämisestä 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta. Matkojen ja kuljetusten keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus.

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tienpitäjän tulee varmistaa runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä tienpitäjän tulee varmistaa ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä on oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmästä otamalla erityisesti huomioon:

- 1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;
- 2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkaketjujen toimivuus;
- 3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetusketjujen toimivuus;
- 4) liikenteen turvallisuus;
- 5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;
- 6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;
- 7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;
- 8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;
- 9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittämis- ja rahoitustarpeet; sekä
- 10) liikenneverkkojen ja niiden solmupisteiden kehittämistarpeet ja rahoitus.

15 b §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 10–12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelman tulee lisäksi sisältää liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sisältää viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

15 c §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista

oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyuden edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio sekä tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tulee esittää arvio suunnitelman toteutettavuudesta käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, toteutusaikataulusta sekä suunnitelman muista vaikutuksista. Maakunnan on arvioitava liikennejärjestelmäsuunnitelmansa toteutumista ja vaikutavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteen sovitettava maakunnan muun suunnittelun sekä alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunta voi laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Suunnitelmassa on myös otettava huomioon maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskeva suunnittelu. Suunnitelma voidaan toteuttaa osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa.

15 d §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien, suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydetty lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien, muiden maakuntien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettyvä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta sekä muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston on osallistuttava valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on lisäksi varattava muille kuin 1 ja 2 momentissa mainituille tahoille mahdollisuus tutustua 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Mielipiteiden esittämiselle on varattava aikaa vähintään 30 päivää. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

15 e §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta.

1 b luku

Tienpidon järjestäminen

15 f §

Tienpitoalueet

Maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

- 1) tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen;
- 2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen; sekä
- 3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

15 g §

Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät 15 f §:ssä tarkoitetun yhteistyösopimuksen siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

15 h §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpitoalueista;
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun yhteisen toimielimen avulla;
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä maakuntalain 49 §:n 1-3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista;
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämisestä koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten täyttämiseksi.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata maakuntien 15 f §:n mukaisella yhteistyösopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun saakka, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

15 i §

Tienpitoalueita koskevat muutokset

Tienpitoaluetta koskevaa 15 f §:ssä tarkoitettua yhteistyösopimusta voidaan muuttaa tai se voidaan irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa, jos toimintaympäristössä on tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos tai jos muutoksella voidaan parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovelletaan, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

15 k §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmistellaan maakunnan omasta toimesta tai tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

15 l §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpitoalueen maakunnat valmistelevat tienpitotehtävistä nelivuotisen tienpidon sopimuksen, jota tarkistetaan vuosittain.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpitoalueen maakunnille kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, maanteiden kuulumisesta kunnossapitoluokkiin, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimus sisältää tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Sopimus voi sisältää jokaista tienpitoalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

15 m §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpitoalueella laaditaan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpitoalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 l §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimusta tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajat tienpitoalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpitoalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

15 n §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpitoalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 l §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 m §:ssä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 l §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädettyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien 15 l §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun saakka, jonka aikana tienpitäjä ja tienpitoalue pääsevät sopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

15 o §

Tienpidon omavalvonta

Tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavanaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määritellä, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on todettava, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma sekä omavalvontaohjelman toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa.

Maakunnan on huolehdittava siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatisemisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

15 p §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus saada toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä tiedot, jotka ovat välttämättömiä tienpitäjälle ja maakunnalle tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

2 luku

Maantien suunnittelu

15 q §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet ja hankearviointi.

Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatisemisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Se, mitä tässä laissa säädetään maakunnasta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunta toimii yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun.

15 r §

Hankearviointi

Maakunnan on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevista tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

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.

15 s §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (*suunnitteluperusteet*). Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava suunnitteluperusteet huomioon ja edistettävä niiden toteutumista.

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä kuin valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää maakunta.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän ja muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantieverkkoa kuin valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy maakunta.

16 §

Tutkimusoikeus

Kun maakunta on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan 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.

Maakunnan on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan

vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeus-asema 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 suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritiekseksi, moottoriliikennetiekseksi tai muutoin vain tietynlaisia liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, kun tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä tienpitäjän kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunnan on varattava kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä maakunnan on varattava 1 momentissa mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee maakunnan pitää yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on maakunnan kuulutettava niin kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/) mukaan julkaistaan. Maakunnan on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa maakunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottoonsa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Maakunnan kannanotto ilmoitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Maakunnan perusteltu kannanotto ilmoitetaan tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Maakunnan on pyydetävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta sekä kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Maakunnan on pyydetävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottoonsa suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

Jos yleisesti nähtävillä ollut tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan

taikka maakunnan tai muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa sekä maakunnan, tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Maakunta tekee 18 §:ssä tarkoitetusta yleissuunnitelmasta sekä 21 ja 25 §:ssä tarkoitetusta tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15 q, 15 r, 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitettut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15 q, 15 r, 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitettut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sekä kirjallisesti että sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä ja toimitamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksessa.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta säädetään.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja maakunta harkitsee poikkeuksen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Tienpitäjä voi maakunnan hakemuksesta pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetyt edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Tienpitäjä voi maakunnan hakemuksesta pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetyt edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Tienpitäjän tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 r §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

3 luku

Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet

33 §

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantien kunnossapidossa ja sen tason määräytymisessä on huomioitava:

- 1) 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt vaatimukset ja 13 a §:ssä säädetty palvelutaso;
- 2) liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet;
- 3) liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus;
- 4) elinkaarivaikutukset ja kustannustehokkuus;
- 5) tieomaisuuden säilyminen; sekä
- 6) ympäristönäkökohdat.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapito on korkeatasoista. Huonokuntoisia osuuksia on vähän tai ei lainkaan, ja niiden määrä ei kasva. Painorajoituksia ei ole.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito on korkeatasoista, mutta olosuhteista johtuvaa vaihtelua ja haittoja voi olla kohtuullisissa määrin. Huonokuntoisia tiejaksoja voi olla runkoverkkoa enemmän.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovitettu paikallisen liikenteen tarpeisiin, ja teiden kunnossapidon taso on muuta tieverkkoa matalampi. Huonokuntoisia osuuksia voi olla enemmän kuin muulla maantieverkolla, mutta niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitäjä maakunnan esityksestä voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä. Tien tai tien osan sulkeminen on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta, eikä tieto ole saatavissa ajantasaisena tienpitäjän osoittamasta rekisteristä tai tietojärjestelmästä. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Maakunta voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi maakunta kieltää toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa liikennettä.

Erityisistä syistä maakunta voi myöntää tilapäisen poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista kielloista tai rajoituksesta, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä maantie vaurioidu. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömät kuljetukset eivät tarvitse poikkeuslupaa.

Tieto 1 momentissa tarkoitetusta kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, maakunnalla on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitetulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitetun kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tieliikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Tieto tilapäisestä kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitäjä voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä tienpitäjän ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitäjälle.

Jos maastoliikennelaisissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitäjä myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitäjän ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa kuitenkin yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan tienpitäjän ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, tienpitäjä voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakko-laisissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on hankkeesta vastaavan tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katuja ja moottorikelkkailureittejä.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä hankkeesta vastaava voi poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Maakunta voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuulluttaa.

Tieto liittymän poistamisesta on päivitettävä tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään viimeistään kun liittymä poistetaan käytöstä.

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava tienpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa tienpitäjän määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitäjän vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava tienpitäjälle.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin tienpitäjän lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita:

1) yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie, maantien tiealueen ojan ulkoluiskan ulkopuolisen alueen lyhytaikaiseen käyttämiseen silloin, kun kysymys on metsänhakuusta johtuvan puutavaran lyhytaikaisesta, enintään kuusi kuukautta kestävästä säilyttämisestä tieliikennelain säännökset huomioiden. Lupaa ei myöskään vaadita mainitulla tavalla säilytetyn puutavaran kuormaamiseen tiealueella;

2) 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle; taikka

3) postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa sen mukaisesti kuin postilaissa ja sen nojalla säädetään.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, sijoittamistiedon ilmoittamisesta, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä tienpitäjälle ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohdoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohdosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;
- 5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;
- 6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnitellusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

- 1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;
- 2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;
- 3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai
- 4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos tienpitäjä katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. Tienpitäjä voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai tienpitäjä ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpitotyö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on maakunnan mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman maakunnan suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikululaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Maakunnalla on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvilisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Maakunnalla on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi tienpitäjä päätöksellään edellyttää sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, tienpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin maakunta ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä maakunnan osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Maakunnalla on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauk-

nessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Maakunnalla on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava tienpitäjälle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, tienpitäjän on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. Tienpitäjä voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei tienpitäjä määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta maakunnalta ja kunnalta lausunnon.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitettun tienpitäjälle tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitäjällä on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

Maakunta voi esittää maantietoimituksen hakemista perustellusta syystä.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain tienpitäjän osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee tienpitäjän kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, tienpitäjän on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä tienpitäjä poistaa omaisuuden. Tällöin tienpitäjän on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvillisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan tienpitäjän määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi tienpitäjän esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpitäjän pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava tienpitäjän tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantieksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan tienpitäjän tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitäjän suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestyksessä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen tienpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää tienpitäjän maksettaviksi määrättyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa tienpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestyksen johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitäjän valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava tienpitäjälle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestyksen vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan tienpitäjän samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä tienpitäjä ja maakunta saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määrystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, tienpitäjä lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei hankkeesta vastaava vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Hankkeesta vastaavan tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyy voimassa tienpitäjän myöntämän luvan tai tienpitäjälle tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita tienpitäjän lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakanut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksemukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädetyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettujen entisen maantien kunnossapidosta maantien lakkauttamista seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään saakka.

Ennen tienpitäjän kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta teosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan tienpitäjälle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovi, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistömuodostamislaissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin maakunnan tai tienpitäjän aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen

osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, tienpitäjällä on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

Erinäiset säännökset

99 §

Päätöksenteko

Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

Maksut

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

99 b §

Avustavat maastotehtävät

Liikennevirasto voi tehdä sopimuksen tämän lain mukaan tienpitäjälle kuuluvan lupa- tai muuhun tehtävään liittyvän avustavan maastotehtävän siirtämisestä yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi.

Avustavaa maastotehtävää hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Tehtävän hoidossa on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

100 §

Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin valmiussuunnittelulla sekä valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa

toimintaa. Varautumisessa on otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista.

100 a §

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava Liikenneviraston hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

100 b §

Viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitäjä voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitäjä voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. Tienpitäjä voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos tienpitäjää tai maakuntaa estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyön suorittaminen, on poliisin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti.

102 §

Kustannusten periminen

Jos maakunnalla tai tienpitäjällä on oikeus tässä laissa tarkoitettua toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen maakunnalle. Päätöksen tiedoksi antamiseksi maakunnan on ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin maakunnan ilmoitukset kunnassa maakuntalain (/) mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä maakunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Maakunnan tulee lähettää yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolain-käyttölaissa säädetään.

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitäjä antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, toimivaltainen viranomainen saattaa asian tiedoksi julkisesti kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.

108 a §

Rekisteri maanteistä

Tienpitäjän on pidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisteriin on merkittävä:

1) onko maantie moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie;

2) tien liikenteellistä merkitystä kuvaava maantielain (503/2005) 4 §:ssä tarkoitettu luokitus; sekä

3) tien pituus kunnittain ja tien yleiseen liikenteeseen luovuttamispäivä sekä väyläomaisuuden hallinnan kannalta merkittävimmät tien tekniset ominaisuudet, varusteet ja laitteet.

109 a §

Poikkeushupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeamista ei kuitenkaan saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeusluvan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessään ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain 1, 3, 4, 10, 12, 13, 13 a §:t, 1 a luku, 33, 100, 100 a, 100 b, 108 a, 109 a §:t sekä 9 §:n kumoaminen tulevat voimaan kuitenkin voimaan päivästä kuuta 20 .

Tämän lain 1 a luvussa maakunnille säädettyä toimivaltaa käyttää ennen 1 päivää tammikuuta 2020 ensin maakuntien väliaikainen valmistelutoimielin ja maakuntavaltuuston valitsemisen jälkeen maa-kuntavaltuusto ja sen asettama maakuntahallitus. Tämän lain 100 §:n mukaan maakunnalle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 99 b §:n mukaan Liikennevirastolle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, jonka laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Kuitenkin yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, joka toimitetaan Liikenneviraston tai liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi tämän lain voimaantulon jälkeen, sovelletaan tämän lain hankkearviointia ja soveltuvin hyväksymismenettelyä koskevia säännöksiä.

2.

Laki

Liikennevirastosta annetun lain 2 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 ja 6 §, seuraavasti:

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;
- 2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;
- 3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväyliä suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;
- 4) vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;
- 5) vastata saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;
- 6) vastata liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;
- 7) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;
- 8) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;
- 9) turvata talvimerenkulun edellytykset;
- 10) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;
- 11) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;
- 12) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikenne-muotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;
- 13) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;
- 14) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

6 §

Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Ratahallinto-keskuksessa ja Tiehallinnon keskushallinnossa vireillä olevat asiat, jotka tämän tai muun lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle.

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Merenkulku-laitoksessa vireillä olevat, tämän tai muun lain nojalla Liikennevirastolle kuuluvat

asiat, jotka koskevat vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviä, alusliikennepalvelua sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamista, merikartoitusta ja meriliikenteen tilastoja koskevia tehtäviä.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittuihin asioihin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet siirtyvät Liikennevirastolle.

Ratahallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen hallinnassa tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva valtion kiinteistövarallisuus siirtyy tämän lain tullessa voimaan Liikenneviraston hallintaan.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat luvat ja päätökset jäävät voimaan niissä mainituilla ehdoilla.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään.

Liikennevirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueen ohjauksesta ja yksityisteitä koskevien valtionavustusten kohdentamisesta 31 joulukuuta 2019 saakka.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

3.

Laki

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 74/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

2 §

Tehtävät

Viraston tehtävänä on:

- 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta;
- 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä sekä edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen;
- 5) osallistua valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien ja muiden toimijoiden kanssa sekä valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä;
- 6) huolehtia sille annetuista liikenteen hinnoitteluun liittyvistä tehtävistä sekä hoitaa toimialansa kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä;
- 7) myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyyden arvioinnin järjestelyistä;
- 8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;
- 9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä tekniluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;
- 10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;
- 11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 5-7, 9 ja 14 §
sellaisina kuin niistä ovat 5 § osaksi laeissa 729/2011 ja 1508/2011, 6 ja 9 § osaksi laissa
1508/2011 ja 14 § osaksi laissa 1319/2009, seuraavasti:

5 §

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, tienpitäjä tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varastosiirron kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta menettelystä on määrätty viidestä eri teosta pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamatta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle, poliisi, tienpitäjä tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain (379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pelastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai varastosiirron viipymättä.

6 §

Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella

Jos pysäköidystä ajoneuvosto aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyölle, tienpitäjä voi toimittaa ajoneuvon lähi-siirron. Sama koskee tiealueella tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa. Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiirto.

7 §

Hylätyn ajoneuvon siirto

Jos ajoneuvon arvon, kunnon ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, tienpitäjä on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvoon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosiirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiannolla siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksiantoon sovelletaan yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.

Edellä 2 momentissa tarkoitetun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Liikennevirasto voi sopimuksen nojalla antaa maakunnalle hoidettavaksi virastolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan maakunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

5.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 76, 80 ja 184 §, seuraavasti:

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakko-laskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksesta ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähdon ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisalueissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettua alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista maakuntaa sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle

kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

184 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnit, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa. Ennen tämän lain voimaantuloa vieraan valtion kanssa tehdyt sopimukset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Lain 183 §:n mukaisesti kumottavan ilmaisulain nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla asetuksilla ja määräyksillä.

Tämän lain voimaan tullessa 76 §:n 4 momenttia sovelletaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumottu.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

6.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) III osan 3 luvun 11 §, 4 luvun 1 §, IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentti ja 5 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä on 11 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017 vp), seuraavasti:

III OSA

Palvelut

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan lentoliikenteen ostopalveluiden rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena. Liikennevirasto kohdentaa rahoituksen maakunnan tekemään julkisen palveluvelvoitteen kattamiseen valtion talousarvioissa olevan määrärahan puitteissa. Liikennevirasto tekee asiasta sopimuksen maakunnan kanssa.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomaisen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

1 luku

Viranomaisten toiminta

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2017) säädetään.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö, maakunnat sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

7.

Laki

merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 12 luvun 3 § seuraavasti:

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on Valtion lupa- ja valvontavirastoon ja Ahvenanmaan maakunnan osalta Ahvenanmaan valtionvirastoon talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä viraston hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemukseensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

8.

Laki

merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristösuojelulain (1672/2009) 9 luvun 4, 5 ja 7 § sekä 12 luvun 1, 4, 9, 15, 16 ja 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 § ja 12 luvun 18 § laissa 998/2014, 12 luvun 1 § osaksi laissa 998/2014, 4 § osaksi laissa 473/2016, seuraavasti:

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, Valtion lupa- ja valvontavirasto ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä Valtion lupa- ja valvontaviraston tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-

aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille ta-
hoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kir-
jeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän
edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuolto-maksuista niin,
että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. Valtion lupa- ja valvonta-
virasto tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväk-
syessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jäte-
huollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

7 §

Raportointi

Valtion lupa- ja valvontaviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava
aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tie-
dot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan
komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen
ympäristökeskus, Valtion lupa- ja valvontavirasto, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toi-
minnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Valtion lupa- ja valvontaviraston valvontatehtävät

Valtion lupa- ja valvontavirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja
määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ym-
päristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Puolustusvoimien ja Valtion lupa- ja val-
vontaviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suoritta-
miseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;
- 3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Muilta osin mainituista tehosteista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, Valtion lupa- ja valvontaviraston, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

9.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 6, 25 a, 43 a ja 89 a §, sellaisina kuin niistä ovat 25 a, 43 a ja 89 a § laissa 567/2016, sekä
muutetaan 4, 5, 8, 10, 22, 28, 28 a, 28 c, 69, 79, 91, 92 ja 95 §, sellaisina kuin niistä ovat 8 § osaksi laissa 1243/2009, 10, 28 a, 28 c, 92 ja 95 § laissa 567/2016, 22 § osaksi laissa 1243/2009, 28 § laissa 1243/2009, 69 § laissa 1629/2015, 79 § osaksi laissa 1243/2009 ja 91 § laissa 1243/2009 seuraavasti:

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

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 on välttämätöntä;

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.

Rautateitä parannetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta, varusteita sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakuntien, kuntien, Valtion lupa- ja valvontaviraston sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan, Valtion lupa- ja valvontaviraston ja kunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asema-

kaavaa, jos kunta sekä maakunta sitä puoltavat. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa kunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemisestä ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuskentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto Valtion lupa- ja valvontavirastolta sekä niiltä maakunnilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat rata-suunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleissuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. 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 tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä 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 maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeyslupan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä 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.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitetulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määrittämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määräytyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrätty korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa radanpitäjä. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos:

- 1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;
- 2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;
- 3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja
- 4) alueen saavutettavuus sekä kuljetus-tarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitettussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitettua päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakuntia ja kuntia.

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja rata-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus maakunnalle, kunnalle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maakunnalla, Valtion lupa- ja valvontavirastolla ja kunnalla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat maakunnan tai kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, toimivaltainen viranomainen saattaa asian tiedoksi julkisesti kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain 4, 5, 28 a, 28 c §:t sekä 6 §:n kumoaminen tulevat voimaan kuitenkin voimaan päivästä kuuta 20

10.

Laki

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 314/2016,
seuraavasti:

3 §

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimieliemänä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäseninä liikenne- ja viestintäministeriön, ulkoministeriön, Rajavartiolaitoksen, Tullin, Etelä-Karjalan maakunnan ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

11.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 318 ja 352 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 318 ja 352 §, sellaisena kuin niistä on 318 § laeissa 456/2016 ja xx/xxxx (HE 192/2017 vp), seuraavasti:

318 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisesta

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuttajavirastolla sekä markkinavalvonta- ja tuoteturvallisuusviranomaisilla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Liikenteen turvallisuusvirastolle, Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Sosiaali- ja terveys-alan lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle, jos se on näille säädettyjen tietoturvallisuuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisuoikeus ei koske tietoja viesteistä, välitystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetysten sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

352 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olleen hallintoasian käsittelyyn sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassaoleva verkko- tai ohjelmistotoimilupa, radiolähettimen lupa, radioaseman tunnistekä ja pätevyys- ja kelpoisuustodistus on edelleen voimassa siinä mainitun määräajan.

Eräiden radiotaajuuksien huutokaupoista annettua lakia sovelletaan sen nojalla myönnettyihin toimilupiin niiden voimassaolon päättymiseen asti.

Viestintämarkkinalakiin perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät voimaan, kunnes Viestintävirasto on ensimmäistä kertaa tehnyt tämän lain 52 §:n mukaisen päätöksen huomattavasta markkinavoimasta ja sen seurauksena asettanut teleyrityksille tämän lain mukaiset oikeudet ja velvollisuudet. Tarvittaessa teleyrityksen viestintämarkkinalakiin perustuvien velvollisuuksien päättymisen vahvistetaan Viestintäviraston erillisellä päätöksellä.

Viestintämarkkinalain 59 §:ään perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät edelleen voimaan, kunnes Viestintävirasto ensimmäistä kertaa tekee tämän lain 85 §:n mukaisen päätöksen nimeämismenettelyn käyttöönnotosta.

Viestintämarkkinalain 134 §:n 1 momentin 3 kohtaan perustuva velvollisuus siirtää verkossa ilman korvausta vapaasti vastaanotettavat yleisen edun mukaiset valtakunnallisen ohjelmisto-toimiluvan nojalla lähetettävät televisio-ohjelmistot, joita ovat MTV Oy:n MTV3 ja Sanoma Media Finland Oy:n Nelonen, ovat voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva tele-visiotoiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita televisio-ohjelmistossa on voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva radio-toiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita radio-ohjelmistoissa on voimassa radiotoiminnan harjoittajalle televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 7 §:n 1 momentin nojalla annetussa ohjelmistotoimiluvassa mainitun määräajan.

Tämän lain 229 §:n 4 momenttia ei sovelleta sopimukseen, joka on tehty ennen lain voimaantuloa.

Tämän lain 288 §:n 1 momentin 1 kohtaa sovelletaan lain voimaantulon jälkeen myönnettyihin toimituksiin.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

Tämän lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumoutunut.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

12.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa
xx/xxxx (HE yhtiö/xx), seuraavasti:

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) Valtion lupa- ja valvontavirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;
- 5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;
- 6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitetussa liikenne-
muodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii va-
hinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

7) oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun lain 320/2017 1 luvun 2 pykälän 10 kohdan mukaisesti.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

13.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesiliikennelain (463/1996) 15–18, 21, 22 ja 23 §, sellaisina kuin ne ovat, 15 ja 17 § osaksi laissa 1294/2009, 16, 18 ja 23 § laissa 1294/2009, 21 § osaksi laissa 691/2000, 1294/2009 ja 549/2014 sekä 22 § laissa 1003/2015, seuraavasti:

15 §

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee Puolustusvoimien toimintaa.

16 §

Vesikulkuneuvotyyppiä koskevat kiellot ja rajoitukset

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyypin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle Valtion lupa- ja valvontavirasto tai, jos kysymys on kaupparenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyypin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määräämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen, maakunta taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määräämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Ennen kiellon tai rajoituksen määräämistä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston tai Valtion lupa- ja valvontaviraston on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee,

sekä varattava maakunnalle ja niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kielto tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai Valtion lupa- ja valvontavirasto voi määrätä, että sen antama kielto- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. Kunta voi periä maksun 1 ja 2 momentissa tarkoitusta luvasta.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa Valtion lupa- ja valvontavirasto.

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenneviraston 15 §:n 2 momentin, Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n tai Valtion lupa- ja valvontaviraston 21 §:n 3 momentin nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määräämistä tai muuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

14.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 12 §, sellaisena kuin se on laeissa 215/2005, 1240/2010 ja 956/2013, seuraavasti:

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrityksellä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, maakunnan sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

15.

Laki

maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaanpanosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Voimaantulevat säädökset

Seuraavat lait tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020:

1. Laki maantielain muuttamisesta (/)
2. Laki liikennevirastosta annetun lain 2 ja 6 §:n muuttamisesta (/)
3. Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 ja 8 §:n muuttamisesta (/)
4. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta (/)
5. Laki ilmailulain muuttamisesta (/)
6. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (/)
7. Laki merilain muuttamisesta (/)
8. Laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta (/)
9. Laki ratalain muuttamisesta (/)
10. Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta (/)
11. Laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain muuttamisesta (/)
12. Laki turvallisuustutkintalain muuttamisesta (/)
13. Laki vesiliikennelain muuttamisesta (/)
14. Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta (/)

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa säädettyjen maakuntalain (/) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirtämisestä. Tässä laissa säädetään lisäksi eräiden tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

2 luku

Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

3 §

Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 tai 15 kohdassa tai 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu maakunnan tehtäväalan mukainen tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen, lääninhallituksen tai maakunnan liiton hoitettavaksi, siirtyy toimivaltaiselle maakunnalle 1 päivänä tammikuuta 2020 tämän lain mukaisesti.

4 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueella, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2020 maakunnalle.

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueella, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2020 Liikennevirastolle.

5 §

Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema

Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueilta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan sekä maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Vuoden 2019 loppuun mennessä erääntyneestä lomapalkkavelasta vastaa maakunta.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021.

6 §

Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön asema

Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen tehtävien ja tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto maakuntien liitoista maakuntaan sekä maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Liikkeenluovutukseksi katsotaan myös 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tukitehtävien ja henkilöstön siirrot, jos tehtävää hoitavan henkilön tosiasiallisista tehtävistä vähintään puolet on 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tukitehtäviä.

Vuoden 2019 loppuun mennessä erääntyneestä lomapalkkavelasta vastaa maakunta.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021.

7 §

Lisäeläketurva

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 §:n 2 momentissa tarkoitetun lisäeläkeosuuden tasoisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen tämän lain nojalla tai maakuntauudistuksen johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjakoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntauudistuksen johdosta valtiolta maakuntaan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaantulon 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos:

- 1) palvelussuhde täyttää mainitun lain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2020; ja
- 2) palvelussuhde jatkuu 1 kohdassa mainitussa pykälässä edellytetyllä tavalla yhdenjakoisena Kevan jäsenyhteisön palveluksessa 1 päivästä tammikuuta 2020.

8 §

Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle

Maakunnille siirtyy 1 päivänä tammikuuta 2020 tässä laissa tarkoitettuja maakunnan tehtäviä koskevaan toimintaan liittyvä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueelta yhtä useammalle maakunnalle, omaisuus siirtyy maakunnille tehtävien siirtymistä vastaavassa suhteessa, elleivät valtio ja maakunnat toisin sovi. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämisen ja hallintokeskuksen maakunnalle siirtyvien 2 §:ssä tarkoitettujen tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2020. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskuksen ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämisen ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puutejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2023.

9 §

Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden on tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 8 §:ssä tarkoitetuista irtaimesta omaisuudesta ja sopimuksista. Selvitykset on tehtävä viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2019.

Maakunta voi pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Jos maakunta katsoo, että 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten mukaan maakunnan hallintaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus ja sopimukset eivät turvaa 2 §:ssä tarkoitettujen valtiolta maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämistä alueella, maakunnan on neuvoteltava valtion kanssa.

Valtion on täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2020, jos mainitussa momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, siirtyvässä irtaimessa omaisuudessa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia selvityksen antamisen jälkeen ja maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi.

10 §

Maakunnan päätös

Maakuntavaltuusto käsittelee edellä 9 §:ssä tarkoitettujen selvitysten ja päättää sen perusteella 8 §:ssä säädetyistä sopimuksista ja irtaimen omaisuuden siirtymisestä maakunnalle ja maakunnan vastuulle.

11 §

Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana

Maakunnan 10 §:ssä tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö.

Maakunnalla on oikeus järjestää vastuullaan olevia tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyviä palveluja valtion hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen ja muiden tehtävien järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa siihen saakka, kunnes asiassa tehty päätös on lainvoimainen.

12 §

Valtion takaus

Valtioneuvosto voi päättää määräämillään ehdoilla vastavakuutta vaatimatta omavelkaisen valtiontakauksen myöntämisestä 9 §:ssä tarkoitettussa selvityksessä esitettyjen sitoumusten sekä niihin liittyvien koron- ja valuutanvaihtosopimusten sekä muiden vastaavien suojausjärjestelyjen ja sopimuksissa sovittujen korkojen ja muiden ehtojen täyttämisen vakuudeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettujen velan tai muun sitoumuksen täyttämisen turvaamiseksi on asetettu vakuus, valtiontakaus myönnetään 1 momentista poiketen täytetakauksena tähän asetettuun vakuuteen nähden.

Tässä pykälässä tarkoitettuja takauksia voi olla voimassa enintään eduskunnan valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä myöntämän valtuuden mukainen määrä.

13 §

Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille

Maakunnan on viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2019 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille, josta on käytävä ilmi, siirtyykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettulle palvelukeskukselle.

14 §

Maakunnan sopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle

Maakunnan on siirrettävä omistukseensa tulleet tietotekniikka- ja tietotekniikkapalveluita koskevat sopimukset ja näiden sopimusten mukaisten tietojärjestelmien käyttöön oikeuttavat ohjelmistolisenssit ja vastaavat oikeudet sekä käyttöomaisuutta maakuntalain 118 §:n mukaiselle tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskukselle siltä osin kuin ne ovat välttämättömiä maakuntalain 119 §:n 2 momentin perusteella säädettävän palvelukeskuksen vastattavaksi kuuluvien palveluiden tuottamiseksi palvelukeskuksessa. Tässä momentissa tarkoitettujen sopimusten, oikeuksien ja omaisuuden siirrosta maakunta ja tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskus voivat sopia myös toisin.

Maakunnan on päätettävä sopimusten siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät 1 momentissa tarkoitettun palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

15 §

Omaisuuksien saanto

Edellä 8 §:ssä tarkoitettu irtain omaisuus siirtyy maakunnalle tämän lain nojalla. Edellä 9 §:ssä tarkoitettu selvitys sekä 10 ja 14 §:ssä tarkoitettu päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa.

16 §

Omaisuuksien järjestelyjä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa

Maakunnassa omaisuuden ja velkojen siirto kirjataan asianomaisiin omaisuus- ja velkaeriin sekä peruspääomaan. Edellä 14 §:ssä tarkoitettu omaisuuden ja velkojen siirto valtakunnallisille maakuntalain 118 §:ssä tarkoitetuille palvelukeskuksille kirjataan maakunnan omaisuus- ja velkaerien vähennykseksi sekä pysyvien vastaavien osakkeisiin.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut siirrot kirjataan kunnan tilinpäätöksen mukaisilla kirjanpitoarvoilla.

Kirjanpitolautakunnan maakunta- ja kuntajaosto voi antaa ohjeita ja lausuntoja tämän pykälän soveltamisesta.

17 §

Maakuntien liitoista maakuntaan siirtyviä tehtäviä koskevat omaisuusjärjestelyt

Maakuntien liitoista 2 §:ssä tarkoitetuilla tehtävänäloilla maakuntiin siirtyviä tehtäviä koskeviin omaisuusjärjestelyihin sovelletaan, mitä maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön toimeenpanosta annetun lain (/) 12-14, 17, 19 ja 25 §:ssä säädetään kunnasta.

3 luku

Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

18 §

Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 1 §:n 1 momentin tarkoitetuissa laeissa Liikenneviraston tehtäväksi säädetty tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskusten hoidettavaksi, siirtyy Liikennevirastolle 1 päivänä tammikuuta 2020 tämän lain mukaisesti.

19 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksessa liikennevastuualueilla ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa Liikennevirastolle tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä omaisuus, immateriaaliset oikeudet, tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2020 Liikennevirastolle.

20 §

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan Liikennevirastolle siirtyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtymiseen Liikennevirastoon sovelletaan valtion virkamieslakia (750/1994).

4 luku

Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

21 §

Siirtyvät tehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät siirretään Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle 1 päivänä tammikuuta 2020.

22 §

Luovutusvaltuus

Valtioneuvosto oikeutetaan luovuttamaan tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa oleva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitetulle osakeyhtiölle.

23 §

Luovutuksen ehdot

Valtioneuvosto määrää luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Valtioneuvosto määrää myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Valtioneuvosto määrää, mikä osa omaisuudesta luovutetaan osakeyhtiöön osakkeita vastaan.

Valtion laina yhtiölle voi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

24 §

Vastuu sitoumuksista

Yhtiö vastaa laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä on toimintansa aikana sitoutuneet ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa.

Valtion toissijainen vastuu Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä ottamista lainoista ja sitoumuksista jää voimaan.

25 §

Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttö- päätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä.

Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä.

26 §

Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön siirtyvän henkilöstön asema

Henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:issä (1548/2011) sekä työsopimuslaissa (55/2001).

5 luku

Erinäiset säännökset

27 §

Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen

Maakuntalain ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon jälkeen annetun lain 7 – 9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaantavaan lainsäädäntöön.

Mitä mainitun lain 9 §:ssä säädetään väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeudesta, koskee myös Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa laissa tarkoitettua kehittämis- ja hallintokeskuksen hallussa olevia tietoja.

28 §

Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset

Päätökseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, haetaan muutosta tämän lain voimaantullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tämän lain mukaisesti.

29 §

Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu

Kun maakunnat ensimmäisen kerran valmistelevat ja hyväksyvät liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 f §:ssä tarkoitettuja tienpitoalueita koskevan sopimuksen on hyväksyttävä sopimus toimitettava tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019. Tienpitoalueista sopimiseen sovelletaan muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään.

30 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä päivänä kuuta 20 .

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan nimike, 1-4, 6, 8, 10-13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30-32, 32 a, 33-42, 42 a, 42 b, 43-45, 47-49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79-81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101-105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 32, 32 a, 34, 36-37, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 45, 52, 52 b, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009, 79 § laissa 1628/2015 ja 88 § osaksi laissa 906/2013, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, lakiin uusi 1a ja 1b luku, lakiin uusi 15 p-r, 27 a, 27 b, 99b, 100 ja 109 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Maantielaki

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

(uusi 1 mom.)

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdollisuus

Lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, sekä *varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain*

Voimassa oleva laki

det tieratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

(uusi 1 mom.)

Tässä laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä *tienpitäjälle* kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito

Maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Ehdotus

tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) **liikennejärjestelmällä** kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä, tiedosta ja liikenteenpalveluista (annetun lain 320/2017) tarkoittamista palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;

2) **tienpidolla** maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa;

3) **rakentamisella** uuden tien tekemistä ja tien parantamista;

4) **kunnossapidolla** tien hoitoa ja korjausta;

5) **tienpitäjällä** Liikennevirastoa;

6) **tienpitoalueella** maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella muodostettavaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien vastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;

4 §

Maantiet ja niiden luokittelu

Maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaisista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Eriyisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus).

4 §

Maantiet

7) **tienpidon sopimuksella** tienpitäjän ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta.

Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. *Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin.*

Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaisista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Eriyisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). *Lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matrustaja-alueesta.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. *Lautta-alusten osalta on lisäksi soveltuvin osin voimassa, mitä merilaissa (674/1994) ja sen nojalla säädetään ja määrätään kauppa-aluksista. Lossin kuljettajalla tulee olla riittävä terveys sekä riittävät tiedot ja taidot lossin kuljettamiseksi ja koneiston hoitamiseksi samoin kuin riittävät tiedot vesiliikenteen säännöistä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto määrää lossien katsastuksesta ja tienpitoviranomainen lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi *tienpitoviranomainen* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on *tienpitoviranomaisen* varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitoviranomaisen* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Palvelualueet

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 yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (meriteiden säännöt) (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuväylillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin 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. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä *taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta* voi *tienpitäjä* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on *tienpitäjän* varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitäjän* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjausköydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitöviranomaisen* suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on *tienpitöviranomaisen* tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on *tienpitöviranomaisen* pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman *tienpitöviranomaisen* suostumusta.

9 §

Tienpito

Tienpito käsittää maantien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Maantien rakentamisella tarkoitetaan uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuuviranomaisena.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitäjän* suostumus.

Maantiehen kuuluville palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

(kumotaan 9 §)

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää

taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpitoviranomainen

Tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitoviranomaisena toimii elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena.

(uusi 2 mom.)

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

12 §

Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta. Lauttamaksun käyttämisestä voidaan kuitenkin lii-

taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Liikennevirasto tienpitäjänä vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto tienpitäjänä ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

12 §

Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta. Lauttamaksun käyttämisestä voidaan kuitenkin liikenne-

Voimassa oleva laki

kenne- ja viestintäministeriön asetuksella säättää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

13 §

Maantien rakentaminen

(uusi 1 mom.)

(uusi 2 mom.)

Ehdotus

ja viestintäministeriön asetuksella säättää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon

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 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.

Maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa maantien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että:

1) maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljetamiseen 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 on välttämätöntä;

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

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

(uusi 13 a §)

6) maantiet ja niihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri ovat yhteentoimivia muun liikenneverkon sekä siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla.

(kumotaan 1 mom.)

(kumotaan 2 mom.)

13 a §

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla

Tienpitäjän tulee huolehtia riittävän palvelutason ylläpitämisestä 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta. Matkojen ja kuljetusten keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus.

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tienpitäjän tulee varmistaa runkoverkolla reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajan tasaisuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla on oltava liikennemäärään, liikumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin

sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä tienpitäjän tulee varmistaa ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä on oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä.

(uusi 1 a luku)

1 a luku

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

(uusi 15 a §)

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusten arviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon:

- 1) liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus ja toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve;
- 2) eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja matkakäyttäjien toimivuus;
- 3) elinkeinoelämän kuljetustarpeet ja kuljetuskäyttäjien toimivuus;
- 4) liikenteen turvallisuus;
- 5) liikenteen ympäristöhaittojen ennalta ehkäiseminen ja vähentäminen;
- 6) liikennejärjestelmän energiatehokkuus;
- 7) tiedon ja digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet;
- 8) yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumispalvelut sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut;
- 9) julkisten ja julkisesti rahoitettujen liikkumispalvelujen sekä liikenne- ja kuljetuspalvelujen kehittäminen ja rahoitustarpeet; sekä
- 10) liikenneverkkojen ja niiden solmupisteiden kehittämistarpeet ja rahoitus.

(uusi 15 b §)

15 b §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 10–12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelman tulee lisäksi sisältää liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sisältää viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

(uusi 15 c §)

15 c §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

*Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikku-
misen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyys-
edistämiseksi ja kehittämiseksi.*

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio sekä tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tulee esittää arvio suunnitelman toteuttavuudesta käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, toteutusaikataulusta sekä suunnitelman muista vaikutuksista. Maakunnan on arvioitava liikennejärjestelmäsuunnitelmansa toteutumista ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteen sovitettava maakunnan muun suunnittelun sekä alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunta voi laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Suunnitelmassa on myös otettava huomioon maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskeva suunnittelu. Suunnitelma voidaan toteuttaa osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa.

(uusi 15 d §)

15 d §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien, suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien, muiden maakuntien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettävä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta sekä muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston on osallistuttava valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on lisäksi varattava muille kuin 1 ja 2 momentissa mainituille tahoille mahdollisuus tutustua 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin suunnitelma-luonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Mielipiteiden esittämiselle on varattava aikaa vähintään 30 päivää. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

(uusi 15 e §)

15 e §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamettelyistä ja seurannasta.

(uusi 1 b luku)

1 b luku

Tienpidon järjestäminen

(uusi 15 f §)

15 f §

Tienpitoalueet

Maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

1) tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen; sekä

3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

(uusi 15 g §)

15 g §

Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät 15 f §:ssä tarkoitetun yhteistyösopimuksen siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

(uusi 15 h §)

15 h §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee lii-

kenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpitoalueista;
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun yhteisen toimielimen avulla;
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä maakuntalain 49 §:n 1-3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista;
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämistä koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten täyttämiseksi.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata maakuntien 15 f §:n mukaisella yhteistyösopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun saakka, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

(uusi 15 i §)

15 i §

Tienpitoalueita koskevat muutokset

Tienpitoaluetta koskevaa 15 f §:ssä tarkoitettua yhteistyösopimusta voidaan muuttaa tai se voidaan irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa, jos toimintaympäristössä on tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos tai jos muutoksella voidaan parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovelletaan, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä.

(uusi 15 j §)

15 j §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarvion määrärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

(uusi 15 k §)

15 k §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmistellaan maakunnan omasta toimesta tai tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

(uusi 15 l §)

15 l §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpitoalueen maakunnat valmistelevat tienpitotehtävistä nelivuotisen tienpidon sopimuksen, jota tarkistetaan vuosittain.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpitoalueen maakunnille kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta,

maanteiden kuulumisesta kunnossapitoluokkiin, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimus sisältää tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Sopimus voi sisältää jokaista tienpitoalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

(uusi 15 m §)

15 m §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpitoalueella laaditaan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpitoalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 l §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimusta tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajat tienpitoalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpitoalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

(uusi 15 n §)

15 n §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpitoalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 l §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 m §:ssä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja vies-

tintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 l §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädetyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tiepitoalueeseen kuuluvien maakuntien 15 l §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun saakka, jonka aikana tienpitäjä ja tiepitoalue pääsevät sopimukseen.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

(uusi 15 o §)

15 o §

Tienpidon omavalvonta

Tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavanaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määritellä, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on todettava, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma sekä omavalvontaohjelman toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa.

Maakunnan on huolehdittava siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

(uusi 15 p §)

15 p §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus saada toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä tiedot, jotka ovat välttämättömiä tienpitäjälle ja maakunnalle tässä laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

Tienpitäjällä ja maakunnalla on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

2 luku

Maantien suunnittelu

(uusi 15 q §)

2 luku

Maantien suunnittelu

15 q §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet ja hankearviointi.

Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Se, mitä tässä laissa säädetään maakunnasta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunta toimii yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun.

(uusi 15 r §)

15 r §

Hankearviointi

Maakunnan on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevista tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

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.

(uusi 15 s §)

15 s §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (suunnitteluperusteet). Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava suunnitteluperusteet huomioon ja edistettävä niiden toteutumista.

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä kuin valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää maakunta.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän ja muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantieverkkoa kuin valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy maakunta.

16 §

16 §

*Tutkimusoikeus**Tutkimusoikeus*

Kun *tienpitoviranomainen* on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan 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.

Yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Kun *maakunta* on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan 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.

Maakunnan on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Voimassa oleva laki

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaa-vaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kun- nan ja maakunnan *liiton* kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan pe- rustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittä- mistä koskevaan suunnitteluun.

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaih- toehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset pe- rusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuu- teen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elin- oloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vai- kutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

(uusi 2 mom.)

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuun- nitelmassa on osoitettava tien sijainti ja kor- keusasema sekä poikkileikkaus niin, että tie- alue voidaan merkitä maastoon. Suunnitel- maan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tar-

Ehdotus

Sen estämättä, mitä 1 momentissa sääde- tään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaa- vaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kun- nan ja *tarvittaessa* maakunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laa- dittaessa on otettava huomioon, mitä luonnons- uojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla sää- detään.

(Kumotaan 5 mom.)

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaih- toehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset pe- rusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuu- teen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elin- oloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vai- kutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valta- kunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunni- telman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee si- sältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearvi- ointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnittelupe- rusteet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuun- nitelmassa on osoitettava tien sijainti ja kor- keusasema sekä poikkileikkaus niin, että tie- alue voidaan merkitä maastoon. Suunnitel- maan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet,

peen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää levenyttämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietynlaisista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

(uusi 3 mom.)

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

jotka ovat tarpeen tien *rakentamisen tai liikenteen* haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää levenyttämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietynlaisista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, kun tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 r §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 s §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (*maatalousliittymä*).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä *tienpitoviranomaisen* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, *varattava* mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille *varattava* tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleis- ja tiesuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. *Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät tienpitoviranomaiselle.* Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. *Tienpitoviranomaisen* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai hal-

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä *tienpitäjän* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa *maakunnan* on *varattava* kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä *maakunnan* on *varattava* 1 momentissa mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee *maakunnan* pitää *yleissuunnitelma* ja tiesuunnitelma yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava *maakunnalle* ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on *maakunnan* kuulutettava niin kuin *maakunnan* ilmoitukset *maakuntalain* (/) mukaan julkaistaan. *Maakunnan* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Voimassa oleva laki

tijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava tienpitoviranomaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Tienpitoviranomaisen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Tienpitoviranomaisen on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Jos tienpitoviranomainen on muu kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, myös keskukselta on pyydettävä lausunto.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

(uusi 27 a §)

Ehdotus

Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottoonsa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Maakunnan kannanotto ilmoitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Maakunnan perusteltu kannanotto ilmoitetaan tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Maakunnan on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta sekä kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Maakunnan on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottoonsa suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan taikka maakunnan tai muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa sekä maakunnan, tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

(uusi 27 b §)

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Maakunta tekee maantielain 18 §:ssä tarkoitettua yleissuunnitelmasta sekä 21 ja 25 §:ssä tarkoitettua tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15q, 15r 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitettut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15q, 15r 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitettut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sekä kirjallisesti että sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä ja toimittamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksessa.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen

Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleis- ja tiesuunnitelmasta säädetään. Hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka tienpitöviranomaisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä harkitsee tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Liikennevirasto* voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella,

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta säädetään.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja maakunta harkitsee poikkeuksen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Tienpitäjä* voi maakunnan hakemuksesta pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa

jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *Liikennevirasto* voi pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoitukseen tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta

Liikenneviraston tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

(uusi 2 mom.)

32 a §

Radat tien suunnittelussa

enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin kuin sen perusteella laadittu tiesuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *Tienpitäjä* voi *maakunnan* pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoitukseen tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Tienpitäjän tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 r §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehityksestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikeuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Voimassa oleva laki

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa. (uusi 2 mom.)

3 luku

Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantien kohdistuvat muut toimenpiteet

33 §

Kunnossapito

Maantie on pidettävä *yleistä liikennettä tyydyttävässä* kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätö ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Ehdotus

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

3 luku

Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantien kohdistuvat muut toimenpiteet

33 §

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantien kunnossapidossa ja sen tason määräytymisessä on huomioitava:

- 1) 13 §:n 1 ja 2 momentissa säädetyt vaatimukset ja 13 a §:ssä säädetty palvelutaso;
- 2) liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet;
- 3) liikenteen toimivuus ja liikenneturvallisuus;
- 4) elinkaari vaikutukset ja kustannustehokkuus;
- 5) tieomaisuuden säilyminen; sekä
- 6) ympäristönäkökohdat.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapito on korkeatasoista. Huonokuntoisia osuuksia on vähän tai ei lainkaan, ja niiden määrä ei kasva. Painorajoituksia ei ole.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla kunnossapito on korkeatasoista, mutta olosuhteista johtuvaa vaihtelua ja haittoja voi olla kohtuullisissa määrin. Huonokuntoisia tiejaksoja voi olla runkoverkkoa enemmän.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovitettu paikallisen liikenteen tarpeisiin, ja teiden kunnossapidon taso on muuta tieverkkoa matalampi. Huonokuntoisia osuuksia voi olla enemmän kuin muulla maantieverkolla, mutta

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä *tienpitoviranomainen* voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Tienpitoviranomainen voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *tienpitoviranomainen* toistaiseksi tai määräajaksi *kieltää* liikenteen tiellä tai sen osalla taikka *sitä* rajoittaa.

(uusi 2 mom.)

niiden määrän kasvua on pyrittävä hillitsemään.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä *tienpitäjä maakunnan esityksestä* voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä. *Tien tai tien osan sulkeminen on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.* Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta, *eikä tieto ole saatavissa ajantasaisena tienpitäjän osoittamasta rekisteristä tai tietojärjestelmästä.* Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Maakunta voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *maakunta kieltää* toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa *liikennettä*.

Erityisistä syistä maakunta voi myöntää tilapäisen poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista kielloista tai rajoituksesta, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä maantie vaurioidu. Poikkeamis päätökseen

(uusi 3 mom.)

voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömät kuljetukset eivät tarvitse poikkeuslupaa.

Tieto 1 momentissa tarkoitettua kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

36 §

36 §

Tilapäinen kulkutie

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, *tienpitoviranomaisella* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitettua kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoittamaan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, *maakunnalla* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitettua kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tie liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tie liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

(uusi 3 mom.)

Tieto tilapäisestä kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja päivittämällä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

37 §

37 §

Liittyminen maantiehen

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitettua kiellon tai määräyksen estämättä *tienpitoviranomainen* voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitettua kiellon tai määräyksen estämättä *tienpitäjä* voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen

käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä *tienpitöviranomaisen* ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitöviranomaiselle*.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettua moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi *tienpitöviranomaisena* myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä *tienpitöviranomaisena* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa *tienpitöviranomaisen* ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole

muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä *tienpitäjän* ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitettua moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi *tienpitäjä* myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupaan voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa *tienpitäjän* ohjeiden

Voimassa oleva laki

vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan *tienpitoviranomaisen* ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, *tienpitoviranomainen* voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *tienpitoviranomaisen* tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

Ehdotus

mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. *Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa kuitenkin yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta.*

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan *tienpitäjän* ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, *tienpitäjä* voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *hankkeesta vastaavan* tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä *tienpitoviranomainen* poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpitoviranomainen voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

(uusi 3 mom.)

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava *tienpitoviranomaisen* lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa *tienpitoviranomaisen* määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään *tienpitoviranomaisen* vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava *tienpitoviranomaiselle*.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta

Maantien rakentamisen yhteydessä *hankkeesta vastaava* voi poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Maakunta voi poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen toimenpiteeseen ryhtymistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle ja kyseisen yksityisen tien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa.

Tieto liittymän poistamisesta on päivitettävä tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään viimeistään kun liittymä poistetaan käytöstä.

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava *tienpitäjän* lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa *tienpitäjän* määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään *tienpitäjän* vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta

Voimassa oleva laki

johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin *tienpitoviranomaisen* lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitoviranomaiselle* ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;

Ehdotus

johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin *tienpitäjän* lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita:

1) yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä *etuajo-oikeutettu tie*, maantien tiealueen ojan ulkoluiskan ulkopuolisen alueen lyhytaikaiseen käyttämiseen silloin, kun kysymys on metsänhakuusta johtuvan puutavaran lyhytaikaisesta säilyttämisestä tieliikennelain säännökset huomioiden. Lupaa ei myöskään vaadita mainitulla tavalla säilytetyn puutavaran kuormaamiseen tiealueella;

2) 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle; taikka

3) postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa sen mukaisesti kuin postilaissa ja sen nojalla säädetään.

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, *sijoittamistiedon ilmoittamisesta*, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitäjälle* ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;

4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohdosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;

5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;

6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnittelusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitoviranomainen voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;

2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;

3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohdosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;

5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;

6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnittelusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;

2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;

3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

*Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite**Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite*

Jos *tienpitoviranomainen* katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. *Tienpitoviranomainen* voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Tienpitoviranomainen vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai *tienpitoviranomainen* ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpityö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen

Jos *tienpitäjä* katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. *Tienpitäjä* voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai *tienpitäjä* ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpityö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen

johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *tienpitoviranomaisen* mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *tienpitoviranomaisen* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrätyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. *Tienpitoviranomaisella* on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarekohdassa taikka missä tien liittyy toinen maantie tai merkittävä yksi-

johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *maakunnan* mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *maakunnan* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrätyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. *Maakunnalla* on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarekohdassa taikka missä tien liittyy toinen maantie tai merkittävä yksi-

tyinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Tienpitoviranomaisella on oikeus näkemäalueelta poistaa sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä *tienpitoviranomainen* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitoviranomainen* päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätystä kohtuullisessa ajassa, *tienpitoviranomaisella* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

tyinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

Maakunnalla on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitäjä* päätöksellään edellyttää sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätystä kohtuullisessa ajassa, *tienpitäjällä* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

Voimassa oleva laki

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *tienpitoviranomainen* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Tienpitoviranomaisella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpitoviranomaisella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava

Ehdotus

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *maakunta* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *maakunnan* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Maakunnalla on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Maakunnalla on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava

Voimassa oleva laki

tienpitoviranomaiselle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, *tienpitoviranomaisen* on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. *Tienpitoviranomainen* voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei *tienpitoviranomainen* määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitoviranomainen voi pyytää ilmoituksen johdosta kunnalta lausunnon. Jos *tienpitoviranomainen* on muu kuin *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus*, myös *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta* voidaan pyytää lausunto.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitoviranomaiselle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Ehdotus

tienpitäjälle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, *tienpitäjän* on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. *Tienpitäjä* voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei *tienpitäjä* määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta *maakunnalta ja kunnalta* lausunnon.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitäjälle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitoviranomaisella on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.
(uusi 2 mom.)

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätynä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaihteittain *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määrämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty enakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee *tienpitoviranomaisen* kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, *tienpitoviranomaisen* on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä *tienpitoviranomainen* poistaa omaisuuden. Täl-

Tienpitäjällä on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

Maakunta voi esittää maantietoimituksen hakemista perustellusta syystä.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätynä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaihteittain *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määrämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty enakkokorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee *tienpitäjän* kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, *tienpitäjän* on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä *tienpitäjä* poistaa omaisuuden. Tällöin *tienpitäjän* on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista,

Voimassa oleva laki

löin *tienpitoviranomaisen* on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitoviranomaisen* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Ehdotus

ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitäjän* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitoviranomaisen* esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitäjän* esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitoviranomaisen* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitäjän* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

74 §

*Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus**Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus*

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitöviranomaisen* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitöviranomaisen on haettava viipymättä maantietoimituksen *pitämistä*, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekiksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitöviranomaisen* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaislaissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitäjän* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekiksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitäjän* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaislaissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitoviranomaisen suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitoviranomaiselle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitoviranomaisen* maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitoviranomaiselta* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoitimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Maantietoitimituksessa tienpitoviranomaisen maksettavaksi määrättyt korvaukset ja edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoitimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

Tienpitäjän suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitäjälle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitäjän* maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitäjältä* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoitimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

(kumotaan 4 mom.)

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitäjän valittaessa maantietoitimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

Voimassa oleva laki

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpitoviranomaiselle*, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan *tienpitoviranomaisen* samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitoviranomainen vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheuttomasti

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitoviranomainen* saa käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määrystä tiesuunnitelmassa

Ehdotus

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpitäjälle*, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan *tienpitäjän* samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheuttomasti.

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitäjä ja maakunta* saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysy-

Voimassa oleva laki

ole annettu, alueen käyttö maantietarkoitukseen ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitoviranomainen* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei *tienpitoviranomainen* vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. *Tienpitoviranomaisen* tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvässä voimassa *tienpitoviranomaisen* myöntämän luvan tai *tienpitoviranomaiselle* tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtymässä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maan-

Ehdotus

tään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitäjä* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei *hankkeesta vastaava* vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. *Hankkeesta vastaavan* tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvässä voimassa *tienpitäjän* myöntämän luvan tai *tienpitäjälle* tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtymässä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maan-

tien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitoviranomaisen* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä

tien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitäjän* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä

koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitoviranomainen vastaa 1 momentissa tarkoitettuna entisen maantien kunnossapidosta valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettyyn ajankohtaan saakka.

Ennen *tienpitoviranomaisen* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan *tienpitoviranomaiselle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitoviranomainen voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. *Tienpitoviranomaisen* on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen

koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettuna entisen maantien kunnossapidosta *maantien lakkaamista seuraavan kalenterivuoden loka-kuun 1 päivään* saakka.

Ennen *tienpitäjän* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan *tienpitäjälle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. *Tienpitäjän* on haettava viipymättä maantietoimituksen pitä-

osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut viireille muun kuin *tienpitöviranomaisen* aloitteesta, vastaa viireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, *Liikennevirastolla* on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

mistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut viireille muun kuin *maakunnan tai tienpitäjän* aloitteesta, vastaa viireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, *tienpitäjällä* on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

7 luku

Erinäiset säännökset**Erinäiset säännökset**

99 §

99 §

*Päätöksenteko**Päätöksenteko*

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Muut tiesuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

99 a §

Maksut

Tienpitöviranomaisen tämän lain nojalla myöntämästä luvasta ja ilmoituksen johdosta tehdystä päätöksestä peritään valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

(uusi 99b §)

Maksut

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta peritään valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

99 b §

Avustavat maastotehtävät

Liikennevirasto voi tehdä sopimuksen tämän lain mukaan tienpitäjälle kuuluvan lupatai muuhun tehtävään liittyvän avustavan maastotehtävän siirtämisestä yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi.

Avustavaa maastotehtävää hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Tehtävän hoidossa on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

(uusi 100 §)

100 §

Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin valmiussuunnittelulla sekä valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Varautumisessa on otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista.

(uusi 100 a §)

100 a §

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä on varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on laadittava kirjallisesti. Siinä on oltava Liikenneviraston hyväksymä ja koko henkilökunnalle tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä.

(uusi 100 b §)

100 b §

Viranomaisvalvonta

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten veloitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Veloitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä

jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakolaissa.

Liikenteen turvallisuusvirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

101 §

101 §

*Hallinnolliset pakkokeinot**Hallinnolliset pakkokeinot*

Tienpitoviranomainen voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitoviranomainen voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. Tienpitoviranomainen voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitoviranomaisella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos tienpitoviranomaista estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää taikka estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyön suorittaminen, poliisin on annettava tienpitoviranomaisen pyynnöstä virka-apua.

102 §

102 §

*Kustannusten periminen**Kustannusten periminen*

Jos tienpitoviranomaisella on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan

Jos maakunnalla tai tienpitäjällä on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksi-saanti

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksi-saanti

Liikennevirasto toimittaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *tienpitoviranomaiselle*. Päätöksen tiedoksi antamiseksi *tienpitoviranomaisen* on toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat *asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden* nähtäväksi asettamisesta siten kuin *kunnalliset ilmoitukset kunnassa kuntalain (410/2015)* mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *maakunnalle*. Päätöksen tiedoksi antamiseksi *maakunnan* on ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin *maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/)* mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä *maakunnassa* yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaisissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaisissa säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpitoviranomaisen tulee lähettää yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Maakunnan tulee lähettää yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Liikenneviraston on lähetettävä ilmoitus yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä kunnalle, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä *maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

Muutoksenhaku

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

(uusi 3 mom.)

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitöviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla* on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, *maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla* on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai *maakunnan* alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä

107 §

107 §

*Päätösten välitön täytäntöönpano**Päätösten välitön täytäntöönpano*

(uusi 1 mom.)

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *tienpitöviranomaisen* antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *tienpitäjä* antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

108 §

*Kuuluttaminen**Kuuluttaminen*

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *tulee tienpitöviranomaisen tiedottaa asiasta* kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin *kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta. Tiedoksi-saannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.*

Milloin tämän lain tai sen nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *toimivaltainen viranomaisen saattaa asian tiedoksi julkisesti* kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin *hallintolain 62 a §:ssä säädetään.*

(uusi 108 a §)

108 a §

Rekisteri maanteistä

Tienpitäjän on pidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisteriin on merkittävä:

1) onko maantie moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaisia liikennettä varten tarkoitettu tie;

2) tien liikenteellistä merkitystä kuvaava maantielain (503/2005) 4 §:ssä tarkoitettu luokitus; sekä

3) tien pituus kunnittain ja tien yleiseen liikenteeseen luovuttamispäivä sekä väyläomaisuuden hallinnan kannalta merkittävimmät

Voimassa oleva laki

(uusi 109 a §)

Ehdotus

tien tekniset ominaisuudet, varusteet ja laitteet.

109 a §

Poikkeuslupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeamista ei kuitenkaan saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeusluvan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessä ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain 1, 3, 4, 10, 12, 13, 13 a §:t, 1 a luku, 33, 100, 100 a, 100 b, 108 a, 109 a §:t sekä 9 §:n kumoaminen tulevat voimaan kuitenkin voimaan päivästä kuuta 20.

Tämän lain 1 a luvussa maakunnille säädettyä toimivaltaa käyttää ennen 1 päivää tammikuuta 2020 ensin maakuntien väliaikainen valmistelutoimielin ja maakuntavaltuuston valitsemisen jälkeen maa-kuntavaltuusto ja sen asettama maakuntahallitus. Tämän lain 100 §:n mukaan maakunnalle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Tämän lain 99 b §:n mukaan Liikennevirastolle kuuluvaa toimivaltaa käyttää 31 päivään joulukuuta 2019 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, jonka laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Kuitenkin yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, joka toimitetaan Liikenneviraston tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi tämän lain voimaantulon jälkeen, sovelletaan tämän lain hankearviointia ja soveltuvin hyväksymismenettelyä koskevia säännöksiä.

2.

Laki

Liikennevirastosta annetun lain 2 ja 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 2 ja 6 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §	2 §
<i>Tehtävät</i>	<i>Tehtävät</i>
<p>Viraston tehtävänä on:</p> <ol style="list-style-type: none">1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;4) vastata elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa;5) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;6) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;7) turvata talvimerenkulun edellytykset;8) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;9) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;10) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;	<p>Viraston tehtävänä on:</p> <ol style="list-style-type: none">1) ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa;2) vastata valtion tie- ja rataverkosta sekä hallinnoimistaan vesiväylistä ja niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta sekä ohjata ja valvoa vesiväylänpitoa koko maassa;3) vastata merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta;4) vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;5) vastata saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;6) vastata liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;7) osallistua liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen;8) huolehtia liikenteen hallinnasta ja sen kehittämisestä valtion liikenneväylillä ja meriliikenteessä myös valtion väylien ulkopuolella siten kuin siitä erikseen säädetään;9) turvata talvimerenkulun edellytykset;10) kehittää ja edistää liikenteen palveluja ja niiden markkinoiden toimivuutta;11) edistää väylänpidon tuottavuuden parantamista;12) kehittää julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä sekä myöntää merenkulun ja muiden liikennemuotojen edistämiseen tarkoitettuja avustuksia;

11) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;

12) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

6 §

Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Ratahallintokeskuksessa ja Tiehallinnon keskushallinnossa vireillä olevat asiat, jotka tämän tai muun lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle.

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Merenkululaitoksessa vireillä olevat, tämän tai muun lain nojalla Liikennevirastolle kuuluvat asiat, jotka koskevat vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviä, alusliikennepalvelua sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamista, merikartoitusta ja meriliikenteen tilastoja koskevia tehtäviä.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittuihin asioihin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet siirtyvät Liikennevirastolle.

Ratahallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen hallinnassa tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva valtion kiinteistövarallisuus siirtyy tämän lain tullessa voimaan Liikenneviraston hallintaan.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat luvat ja päätökset jäävät voimaan niissä mainituilla ehdoilla.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään.

13) huolehtia merikartoituksen ylläpidosta ja kehittämisestä;

14) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

6 §

Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Ratahallintokeskuksessa ja Tiehallinnon keskushallinnossa vireillä olevat asiat, jotka tämän tai muun lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle.

Liikenneviraston käsiteltäviksi ja ratkaistaviksi siirtyvät tämän lain tullessa voimaan ne Merenkululaitoksessa vireillä olevat, tämän tai muun lain nojalla Liikennevirastolle kuuluvat asiat, jotka koskevat vesiväylänpidon ja jäänmurron viranomais- ja tilaajatehtäviä, alusliikennepalvelua sekä meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamista, merikartoitusta ja meriliikenteen tilastoja koskevia tehtäviä.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittuihin asioihin liittyvät sopimukset ja muut sitoumukset samoin kuin muut oikeudet ja velvoitteet siirtyvät Liikennevirastolle.

Ratahallintokeskuksen, Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen hallinnassa tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitoa varten oleva valtion kiinteistövarallisuus siirtyy tämän lain tullessa voimaan Liikenneviraston hallintaan.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat luvat ja päätökset jäävät voimaan niissä mainituilla ehdoilla.

Tämän lain voimaan tullessa Tiehallinnon, Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen antamat määräykset jäävät voimaan, kunnes niiden soveltamisesta muuta säädetään tai määrätään.

Liikennevirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ohjauksesta ja yksityisteitä koskevien valtionavustusten kohdentamisesta 31 joulukuuta 2019 saakka.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

3.

Laki

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 2 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 74/2015 ja xx/xxxx (HE 145/2017), seuraavasti:

<i>Voimassa oleva laki</i>	<i>Ehdotus</i>
2 §	2 §
<i>Tehtävät</i>	<i>Tehtävät</i>
Viraston tehtävänä on: 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittamisestä; 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja; 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta; 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin liittyvistä tehtävistä; 5) valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä; 6) huolehtia kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja hoitaa toimialansa verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä; 7) myöntää ajokortit ja antaa toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä;	Viraston tehtävänä on: 1) huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittamisestä; 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja; 3) huolehtia merenkulun ja ilmailun turvaamisesta; 4) huolehtia toimialaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin, <i>liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä sekä edistää liikenteeseen ja liikennemarkkinoihin kuuluvaa digitalisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutumisen</i> ; 5) <i>osallistua</i> valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien ja muiden toimijoiden kanssa sekä valvoa erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä; 6) huolehtia <i>sille annetuista liikenteen hinnoitteluun liittyvistä tehtävistä sekä hoitaa toimialansa kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtäviä sekä tietopalvelutehtäviä</i> ; 7) <i>myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyden arvioinnin järjestelyistä</i> ;

Voimassa oleva laki

8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;

9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;

10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;

11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Ehdotus

8) antaa toimialaansa koskevia oikeussääntöjä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;

9) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa;

10) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön;

11) varautua toimialallaan huolehtimaan liikennejärjestelmän toimivuudesta poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 5-7, 9 ja 14 §
sellaisina kuin niistä ovat 5 § osaksi laeissa 729/2011 ja 1508/2011, 6 ja 9 § osaksi laissa
1508/2011 ja 14 § osaksi laissa 1319/2009, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

5 §

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, tienpiviranomainen tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varastosiirron kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta menettelystä on määrätty viidestä eri teosta pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamatta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaa-
raa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvol-
linen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos
pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien
käytölle, poliisi, tienpiviranomainen tai

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, tienpi-
täjä tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi
suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan
kahden vuorokauden kuluttua säännöksen
vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle
alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen
pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varasto-
siirron kahden vuorokauden kuluttua alueen
omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa sää-
detään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää vii-
pymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä py-
säköintiä koskevan säännöksen vastaisesta
menettelystä on määrätty viidestä eri teosta
pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksa-
matta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaa-
raa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvol-
linen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos
pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien
käytölle, poliisi, tienpitäjä tai kunnallinen

kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain (379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pelastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai varastosiirron viipymättä.

pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain (379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pelastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai varastosiirron viipymättä.

6 §

6 §

*Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella**Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella*

Jos pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyölle, tienpitoviranomainen voi toimittaa ajoneuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa. Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Jos pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyölle, *tienpitäjä* voi toimittaa ajoneuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa. Yksityisellä tiellä kunta toimittaa lähisiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiirto.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiirto.

7 §

7 §

*Hylätyn ajoneuvon siirto**Hylätyn ajoneuvon siirto*

Jos ajoneuvon arvon, kunnan ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, tienpitoviranomainen on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

Jos ajoneuvon arvon, kunnan ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, *tienpitäjä* on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiirron. Yksityisellä tiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiirron yksityisen tien tienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirto-päätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiantolla siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, *tiedoksianto tehdään kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Jos tiedoksianto on tehty kuuluttamalla, asianomaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä kuulutuspäivästä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.*

Edellä 2 momentissa tarkoitettun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Tiehallinto voi sopimuksen nojalla antaa kunnalle hoidettavaksi Tiehallinnolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa

9 §

Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirto-päätös

Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan.

Viranomaisen on annettava varastosirrosta kirjallinen päätös, joka on annettava tiedoksi ajoneuvoliikennerekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle tavallisella tiedoksiantolla siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo on lähetettävä myös poliisille. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, *tiedoksiantoon sovelletaan yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä. Päätös on annettava viipymättä siirron jälkeen. Päätöksessä on kehotettava noutamaan ajoneuvo 30 päivän kuluessa tiedonsaannista uhalla, että ajoneuvo siirtyy kunnan omistukseen.*

Edellä 2 momentissa tarkoitettun päätöksen antaa ajoneuvon siirtänyt viranomainen. Päätöksessä on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Liikennevirasto voi sopimuksen nojalla antaa *maakunnalle* hoidettavaksi virastolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hoidettavakseen tämän lain mukaan kunnalle
kuuluvia julkisia tehtäviä.

ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan
maakunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

—————
Tämän lain voimaantulosta säädetään erik-
seen lailla.

—————

5.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 76, 80 ja 184 §, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

76 §

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksesta ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähdön ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa-

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksesta ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähdön ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa-

tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisaluelaisissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

184 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa. Ennen tämän lain voimaantuloa vieraan valtion kanssa tehdyt sopimukset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Lain 183 §:n mukaisesti kumottavan

tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisaluelaisissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava asianomaista *maakuntaa* sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, *Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle* varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaista muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

184 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnät, kiellot ja päätökset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa. Ennen tämän lain voimaantuloa vieraan valtion kanssa tehdyt sopimukset pysyvät voimassa sellaisina kuin ne olivat tämän lain voimaan tullessa.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan. Lain 183 §:n mukaisesti kumottavan

Voimassa oleva laki

ilmailulain nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla asetuksilla ja määräyksillä.

Ehdotus

ilmailulain nojalla annettuja asetuksia ja määräyksiä noudatetaan siihen saakka, kun ne erikseen kumotaan uusilla asetuksilla ja määräyksillä.

Tämän lain voimaan tullessa 76 §:n 4 momenttia sovelletaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumottu.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

6.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) III osan 3 luvun 11 §, 4 luvun 1 §, IV osan 1 luvun 4 §:n 1 momentti ja 5 §:n 1 momentti, sellaisina kuin niistä on 11 § laissa xx/xxxx (HE 145/2017 vp), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

III OSA

III OSA

Palvelut

Palvelut

3 luku

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §

11 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää Liikennevirasto. Liikennevirasto voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää *maakunta kuultuaan Liikennevirastoa ja Liikenteen turvallisuusvirastoa*. *Maakunta* voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan lentoliikenteen ostopalveluiden rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena. Liikennevirasto kohdentaa rahoituksen maakunnan tekemään julkisen palveluvelvoitteen kattamiseen valtion talousarvioissa olevan määrärahan puitteissa. Liikennevirasto tekee asiasta sopimuksen maakunnan kanssa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 luku

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

Liikennepalvelujen julkinen tuki

1 §

1 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomaisen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomaisen myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) *maakunnille*, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitettun valtionavustusmäärärahan käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

IV OSA

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

Viranomaiset ja valvonta

1 luku

1 luku

Viranomaisten toiminta

Viranomaisten toiminta

4 §

4 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset.

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat *maakunnat* sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. *Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (xx/2017) säädetään.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

5 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö, *maakunnat* sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat *toimivaltaiset maakunnat* sekä 4 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

7.

Laki

merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 12 luvun 3 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 luku

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

3 §

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on tuomioistuinaikakunnan lääninhallitukseen talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä lääninhallituksen hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Rajoitusrahastoa perustettaessa on *Valtion lupa- ja valvontavirastoon ja Ahvenanmaan maakunnan osalta Ahvenanmaan valtionvirastoon* talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä viraston hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemuksensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

8.

Laki

merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristösuojelulain (1672/2009) 9 luvun 4, 5 ja 7 § sekä 12 luvun 1, 4, 9, 15, 16 ja 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 5 § ja 12 luvun 18 § laissa 998/2014, 12 luvun 1 § osaksi laissa 998/2014, 4 § osaksi laissa 473/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 luku

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §

4 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristösuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi *Valtion lupa- ja valvontavirastolle*. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristösuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun

Voimassa oleva laki

sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon niistä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaan hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille.

7 §

Raportointi

Ehdotus

sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, *Valtion lupa- ja valvontavirasto* ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä *Valtion lupa- ja valvontaviraston tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen* hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. *Valtion lupa- ja valvontavirasto tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen* voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

7 §

Raportointi

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan yhteisöjen komissiolle.

Valtion lupa- ja valvontaviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, *Valtion lupa- ja valvontavirasto*, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Valtion lupa- ja valvontaviraston valvontatehtävät

Valtion lupa- ja valvontavirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, puolustusvoimien ja aluehallintoviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakko- laissa (1113/1990) säädetään.

18 §

Tarkemmat säännökset

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Puolustusvoimien ja *Valtion lupa- ja valvontaviraston* on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Muilta osin mainituista tehosteista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

18 §

Tarkemmat säännökset

Voimassa oleva laki

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, tullilaitoksen ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Ehdotus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, *Valtion lupa- ja valvontaviraston*, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

9.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 6, 25 a, 43 a ja 89 a §, sellaisina kuin niistä ovat 25 a, 43 a ja 89 a § laissa 567/2016, sekä
muutetaan 4, 5, 8, 10, 22, 28, 28 a, 28 c, 69, 79, 91, 92 ja 95 §, sellaisina kuin niistä ovat 8 § osaksi laissa 1243/2009, 10, 28 a, 28 c, 92 ja 95 § laissa 567/2016, 22 § osaksi laissa 1243/2009, 28 § laissa 1243/2009, 69 § laissa 1629/2015, 79 § osaksi laissa 1243/2009 ja 91 § laissa 1243/2009 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.

5 §

Rataverkon kehittäminen ja kunnossapito

Rataverkon tulee tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon väestön sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonva-

Ehdotus

4 §

Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön *asetuksella säädetään siitä*, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. *Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.*

5 §

Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset

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

1) valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita;

rojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Rataverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatiet osana koko liikennejärjestelmää edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

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 on välttämätöntä;

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.

Rautateitä parannetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai

muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voidaan tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta, varusteita sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

6 §

(kumotaan)

Rautatien rakentaminen

Rautateitä rakennetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Rautatie on rakennettava siten, että rautatien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rautatien rakentamisessa on erityisesti otettava huomioon junaliikenteen ja muun liikenteen turvallisuus, radan liikenteellinen ja tekninen toimivuus, alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö sekä ympäristönäkökohdat.

Eri väestöryhmien tarpeisiin ja esteettömään liikkumiseen on mahdollisuuksien mukaan kiinnitettävä huomiota rautatien rakentamisen yhteydessä.

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Voimassa oleva laki

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, kunnan, maakunnan liiton sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja

Ehdotus

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä *maakuntien*, kuntien, *Valtion lupa- ja valvontaviraston* sekä muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, *valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan*, *maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan*. sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan, *Valtion lupa- ja valvontaviraston ja kunnan* kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta *sekä maakunta* sitä puoltavat. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat,

Voimassa oleva laki

kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat. Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa kunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistä vasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto niiltä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, maakunnan

Ehdotus

joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa kunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistä vasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto niiltä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, maakunnan ja kunnilta, joiden alueelle *suunnitelma sijoittuu*

Voimassa oleva laki

liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa 20 §:n 2 momentissa tarkoitetun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman laadinnasta ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä.

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleisuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen raken-

Ehdotus

ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

(kumotaan)

28 §

Suunnitelmien hyväksyminen

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatien lakkauttamista muulloin kuin rautatien rakentamisen yhteydessä. Muut ratasuunnitelmat ja yleisuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, *maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto* on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain *runkoverkon ja TEN-verkon* ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa *runkoverkon ja TEN-verkon*

taa TEN-verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. TEN-verkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeyksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä 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 maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla vain TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalle. Erityisistä syistä voidaan ylityslupa myöntää TEN-verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen.

Ylityslupa voidaan myöntää vain, jos lupahdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä

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 tarkoitetun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä 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 maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkittävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta erityisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeyksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 c §

Lupa rautatien ylittämiseen

Radanpitäjä 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 lupahdoin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä

vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikellalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

43 a §

Puhevallasta ratatoimituksessa

Mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä ratatoimituksen tai yksityistietoimituksen hakijana ja puhevallan käyttäjänä ratatoimituksessa, koskee toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta rataverkkoa koskeissa asioissa.

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätty ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuna korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrättyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton

vaaranna liikenneturvallisuutta. Tarvittaessa ylityslupa voidaan myöntää määräaikaisena.

Radanpitäjä voi myöntää poliisille, Tullille ja rajavartiolaitokselle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi määräajaksi luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikellalla tai muulla maastoajoneuvolla myös muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

Tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeykseen ja ylityslupaan sovelletaan, mitä 18 §:n 4 momentissa, 28 a §:n 3, 5 ja 6 momentissa sekä 28 b §:ssä säädetään.

(kumotaan)

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Radanpitäjän suoritettavaksi määrätty ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitettuna korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrättyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton

osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrätyle korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitety tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos:

- 1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;
- 2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;
- 3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja
- 4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitetyssa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitety päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakunnan liittoja ja kuntia.

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrätyle korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitety tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa *radanpitäjä*. Yksityisraidetta koskevat korvaukset maksaa rautatien omistaja tai haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos:

- 1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;
- 2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa tarkoitettya käyttöä;
- 3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja
- 4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Liikenneviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitetyssa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitety päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, *maakuntia* ja kuntia.

(kumotaan)

Rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja rata-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja rata-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus kunnalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja rata-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän on lähetettävä yleis- ja rata-suunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus *maakunnalle, kunnalle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Maakunnalla, Valtion lupa- ja valvontavirastolla ja kunnalla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat maakunnan tai kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa

Voimassa oleva laki

kuuluviassa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *on asiasta tiedotettava kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeellista. Tiedoksisääntöä katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisun jälkeen, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.*

Ehdotus

kuuluviassa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 77 §:ssä.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, *toimivaltainen viranomaisen saattaa asian tiedoksi julkisesti kuuluttamalla vähintään 30 päivän ajan siten kuin hallintolain 62 a §:ssä säädetään.*

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

Tämän lain 4, 5, 28 a, 28 c §:t sekä 6 §:n kumoaminen tulevat voimaan kuitenkin voimaan päivästä kuuta 20

10.

Laki

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) 3 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 314/2016,
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimielimenä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriön, ulkoasiainministeriön, Rajavartiolaitoksen, Tullihallituksen ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimielimenä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriön, *ulkoministeriön*, Rajavartiolaitoksen, *Tullin, Etelä-Karjalan maakunnan* ja Liikenneviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

11.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 318 ja 352 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 318 ja 352 §, sellaisena
kuin niistä on 318 § laeissa 456/2016 ja xx/xxxx (HE 192/2017 vp), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

318 §

318 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisesta

Tietojen luovuttaminen viranomaisesta

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla sekä Kilpailu- ja kuluttajavirastolla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla sekä *markkinavalvontaja tuoteturvallisuusviranomaisilla* on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Liikenteen turvallisuusvirastolle, Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle, jos se on näille säädettyjen tietoturvallisuuden liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisu-oikeus ei koske tietoja viesteistä, väli-

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisu-oikeus ei koske tietoja viesteistä, väli-

tystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

352 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olleen hallintoasian käsittelyyn sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassaoleva verkko- tai ohjelmistotoimilupa, radiolähettimen lupa, radioaseman tunniste sekä pätevyys- ja kelpoisuustodistus on edelleen voimassa siinä mainitun määräajan.

Eräiden radiotaajuuksien huutokaupoista annettua lakia sovelletaan sen nojalla myönnettyihin toimilupiin niiden voimassaolon päättymiseen asti.

Viestintämarkkinalakiin perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät voimaan, kunnes Viestintävirasto on ensimmäistä kertaa tehnyt tämän lain 52 §:n mukaisen päätöksen huomattavasta markkinavoimasta ja sen seurauksena asettanut teleyrityksille tämän lain mukaiset oikeudet ja velvollisuudet. Tarvittaessa teleyrityksen viestintämarkkinalakiin perustuvien velvollisuuksien päättymisen vahvistetaan Viestintäviraston erillisellä päätöksellä.

Viestintämarkkinalain 59 §:ään perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät edelleen voimaan, kunnes Viestintävirasto ensimmäistä kertaa tekee tämän lain 85 §:n mukaisen päätöksen nimeämismenettelyn käytönotosta.

Viestintämarkkinalain 134 §:n 1 momentin 3 kohtaan perustuva velvollisuus siirtää verkossa ilman korvausta vapaasti vastaanotettavat yleisen edun mukaiset valtakunnallisen ohjelmistoluvan nojalla lähetettävät televisio-ohjelmistot, joita ovat MTV Oy:n MTV3, Sanoma Entertainment Oy:n Nelonen ja Fox International Channels Netherlands Holding B.V.:n Fox, on voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

tystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

352 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olleen hallintoasian käsittelyyn sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassaoleva verkko- tai ohjelmistotoimilupa, radiolähettimen lupa, radioaseman tunniste sekä pätevyys- ja kelpoisuustodistus on edelleen voimassa siinä mainitun määräajan.

Eräiden radiotaajuuksien huutokaupoista annettua lakia sovelletaan sen nojalla myönnettyihin toimilupiin niiden voimassaolon päättymiseen asti.

Viestintämarkkinalakiin perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät voimaan, kunnes Viestintävirasto on ensimmäistä kertaa tehnyt tämän lain 52 §:n mukaisen päätöksen huomattavasta markkinavoimasta ja sen seurauksena asettanut teleyrityksille tämän lain mukaiset oikeudet ja velvollisuudet. Tarvittaessa teleyrityksen viestintämarkkinalakiin perustuvien velvollisuuksien päättymisen vahvistetaan Viestintäviraston erillisellä päätöksellä.

Viestintämarkkinalain 59 §:ään perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät edelleen voimaan, kunnes Viestintävirasto ensimmäistä kertaa tekee tämän lain 85 §:n mukaisen päätöksen nimeämismenettelyn käytönotosta.

Viestintämarkkinalain 134 §:n 1 momentin 3 kohtaan perustuva velvollisuus siirtää verkossa ilman korvausta vapaasti vastaanotettavat yleisen edun mukaiset valtakunnallisen ohjelmistotoimiluvan nojalla lähetettävät televisio-ohjelmistot, joita ovat MTV Oy:n MTV3 ja *Sanoma Media Finland Oy:n Nelonen*, ovat voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 19 a §:ssä säädetty velvollisuus saattaa ohjelmistot näkö- ja kuulorajoitteisten saataville jäävät edelleen voimaan, kunnes valtioneuvosto on antanut tämän lain 211 §:n 2 momentissa tarkoitetun asetuksen.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva televisio-toiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita televisio-ohjelmistossa on voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva radiotoiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita radio-ohjelmistoissa on voimassa radiotoiminnan harjoittajalle televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 7 §:n 1 momentin nojalla annetussa ohjelmistotoimiluvassa mainitun määräajan.

Tämän lain 229 §:n 4 momenttia ei sovelleta sopimukseen, joka on tehty ennen lain voimaantuloa.

Tämän lain 288 §:n 1 momentin 1 kohtaa sovelletaan lain voimaantulon jälkeen myönnettyihin toimituksiin.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva televisio-toiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita televisio-ohjelmistossa on voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva radiotoiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita radio-ohjelmistoissa on voimassa radiotoiminnan harjoittajalle televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 7 §:n 1 momentin nojalla annetussa ohjelmistotoimiluvassa mainitun määräajan.

Tämän lain 229 §:n 4 momenttia ei sovelleta sopimukseen, joka on tehty ennen lain voimaantuloa.

Tämän lain 288 §:n 1 momentin 1 kohtaa sovelletaan lain voimaantulon jälkeen myönnettyihin toimituksiin.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

Tämän lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumoutunut.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

12.

Laki

turvallisuustutkintalain 16 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan turvallisuustutkintalain (525/2011) 16 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa xx/xxxx (HE yhtiö/xx), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

16 §

16 §

Ilmoitusvelvollisuus

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) aluehallintovirastolla;
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;

5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;

6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Onnettomuuspaikalla pelastustoimiin osallistuvan viranomaisen tulee viipymättä ilmoittaa Onnettomuustutkintakeskukselle tapahtumasta, joka ilmoittajan arvion mukaan voi tulla tutkittavaksi tämän lain mukaan.

Ilmoitusvelvollisuus on myös:

- 1) Liikenteen turvallisuusvirastolla;
- 2) Liikennevirastolla;
- 3) *Valtion lupa- ja valvontavirastolla;*
- 4) muulla turvallisuutta valvovalla viranomaisella omalla toimialallaan;

5) sillä, joka on vastaanottanut onnettomuus- tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen;

6) sellaisella oikeushenkilöllä, joka on 2 §:n 1 momentin 2–4 kohdassa tarkoitettussa liikennemuodossa tapahtuneen onnettomuuden tai vaaratilanteen osallinen tai joka ilmeisesti kärsii vahinkoa tällaisen onnettomuuden johdosta.

7) *oikeushenkilöllä, joka huolehtii liikenteenohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoamisesta liikenteen palveluista annetun lain 320/2017 1 luvun 2 pykälän 10 kohdan mukaisesti.*

Tuomioistuimen, joka on vastaanottanut merilain (674/1994) 18 luvun 7 §:n 2 momentissa tarkoitettun aluksen päällikön ilmoituksen meriselityksen antamisesta, on välitettävä ilmoitus viivytyksettä Onnettomuustutkintakeskukselle sekä varattava keskukselle mahdollisuus osallistua meriselitystä koskevaan istuntoon ja esittää siellä kysymyksiä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

13.

Laki

vesiliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vesiliikennelain (463/1996) 15–18, 21, 22 ja 23 §, sellaisina kuin ne ovat, 15 ja 17 § osaksi laissa 1294/2009, 16, 18 ja 23 § laissa 1294/2009, 21 § osaksi laissa 691/2000, 1294/2009 ja 549/2014 sekä 22 § laissa 1003/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

15 §

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (22.12.2009/1294)

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee puolustusvoimien toimintaa.

16 §

Vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset

Ehdotus

15 §

Alueelliset kiellot ja rajoitukset

Vesikulkuneuvolla liikkuminen voidaan kieltää määräajaksi tai toistaiseksi määrätyllä vesialueella tai rajoittaa sitä, jos kiello tai rajoitus harkitaan tarpeelliseksi liikenteen, ympäristön, kalastuksen tai muun elinkeinon suojaamiseksi taikka yleisen luonnon virkistyskäytön tai muun yleisen edun vuoksi.

Yleisiä kulkuväyliä koskevista kielloista ja rajoituksista päättää Liikennevirasto ja muita vesialueita koskevista kielloista ja rajoituksista *Valtion lupa- ja valvontavirasto*.

Kielto tai rajoitus ei nopeusrajoitusta lukuun ottamatta koske työnteon tai asunnon sijainnin vuoksi tarpeellista vesikulkuneuvon käyttöä taikka vaikeasti liikuntavammaisen henkilön vesikulkuneuvon käyttöä, ellei päätöksessä erityisen painavasta syystä toisin määrätä. Virka-, sairaankuljetus- ja pelastustoimen suorittamiseksi sekä muusta vastaavasta syystä välttämätön vesikulkuneuvolla liikkuminen on sallittu kiellosta tai rajoituksesta huolimatta. Sama koskee Puolustusvoimien toimintaa.

16 §

Vesikulkuneuvotyyppejä koskevat kiellot ja rajoitukset

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyypin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai, jos kysymys on kauppamerenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyypin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määrittämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ennen kiellon tai rajoituksen määrittämistä on toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, Liikenneviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kiello tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että sen antama kiello- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

Jos tietyn moottorikäyttöisen vesikulkuneuvotyypin käyttämisestä aiheutuu erityisen huomattavaa haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle tai muulle elinkeinolle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle, *Valtion lupa- ja valvontavirasto* tai, jos kysymys on kauppamerenkulkuun käytettävästä vesikulkuneuvosta, Liikenteen turvallisuusvirasto voi aluekohtaisesti kieltää vesikulkuneuvotyypin käytön tai rajoittaa sitä.

17 §

Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely

Esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi voi tehdä kunta tai kunnan jäsen, maakunta taikka sellainen viranomainen, yhteisö tai vesialueen omistaja, jota asia koskee. Kiellon tai rajoituksen määrittämisen voi panna vireille myös Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto ja *Valtion lupa- ja valvontavirasto*.

Ennen kiellon tai rajoituksen määrittämistä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston tai *Valtion lupa- ja valvontaviraston* on kuultava kuntaa, jonka aluetta kiello tai rajoitus koskee, sekä varattava maakunnalle ja niille viranomaisille, yhteisöille ja vesialueen omistajille sekä muille, joita asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos kiello tai rajoitus määrätään kunnan esityksestä, se on määrättävä esityksen mukaisesti, jollei esityksestä poikkeaminen ole tarpeen kansalaisten tasapuolisen kohtelun tai alueellisen yhtenäisyyden vuoksi taikka muusta erityisestä syystä.

18 §

Kiellon ja rajoituksen voimaantulo

Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto tai *Valtion lupa- ja valvontavirasto* voi määrätä, että sen antama kiello- tai rajoituspäätös tulee voimaan muutoksenhausta huolimatta päätöksessä määrättyllä tavalla sen jälkeen, kun päätöksestä on tiedotettu. Muutoksenhakuviranomainen voi kuitenkin kieltää päätöksen täytäntöönpanon.

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. *Usean keskuksen alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen myöntää luvan se toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jonka toimialueella kilpailu tai harjoitus pääosin pidetään.*

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee

21 §

Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin

Moottorikäyttöisellä vesikulkuneuvolla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvaan tai pysyvään järjestämiseen samalla vesialueella on haettava, sen lisäksi mitä luvanvaraisuudesta säädetään muualla laissa, kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lupa. Lupaa ei kuitenkaan tarvita tätä tarkoitusta varten asemakaavassa varatulle alueelle tai alueelle, jolle on annettu ympäristönsuojelulaissa (527/2014) tarkoitettu ympäristölupa.

Lupa on haettava myös yksittäisen tapahtuman järjestämiseen, jos tapahtumasta on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja. *Kunta voi periä maksun 1 ja 2 momentissa tarkoitettua luvasta.*

Luvan usean kunnan alueella pidettävään kilpailuun tai harjoitukseen antaa *Valtion lupa- ja valvontavirasto.*

Tässä pykälässä tarkoitettun luvan myöntämisen edellytyksenä on, että tapahtuma täyttää riittävät turvallisuuden vaatimukset ja ettei toiminnasta aiheudu kohtuutonta haittaa luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle edulle. Lupa voidaan myöntää vain, jos vesialueen omistaja on antanut siihen suostumuksensa. Jos vesialue on yhteinen, suostumuksesta päätetään yhteisäluelain (758/1989) mukaisesti.

Lupaa ei kuitenkaan tarvita palo- ja meripelastustoimen harjoituksiin eikä Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen harjoituksiin.

22 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitus, joka koskee

Voimassa oleva laki

toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tämän lain 15 §:n 2 momentin, 16 §:n tai 21 §:n 3 momentin taikka Liikenneviraston 15 §:n 2 momentin tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämistä tai muuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, rajavartiolaitos ja tullilaitos.

Ehdotus

Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenneviraston 15 §:n 2 momentin, Valtion lupa- ja valvontaviraston tai Liikenteen turvallisuusviraston 16 §:n tai *Valtion lupa- ja valvontaviraston 21 §:n 3 momentin* nojalla antamaa päätöstä käsitellään siinä hallinto-oikeudessa, jonka tuomiopiirissä pääosa päätöksen kohteena olevasta vesialueesta sijaitsee. Muutoin toimivaltainen hallinto-oikeus määräytyy sen mukaan, minkä hallinto-oikeuden tuomiopiirissä valituksen kohteena olevan päätöksen tehneen viranomaisen toimipaikka sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen 15, 16 ja 20 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämistä tai muuttamista koskevassa asiassa saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden muuhun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

23 §

Valvonta

Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu Liikennevirastolle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu *Valtion lupa- ja valvontavirastolle*. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos ja *Tulli*.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

14.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 12 §, sellaisena kuin se on laeissa 215/2005, 1240/2010 ja 956/2013, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 §

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrittäjällä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa tulee ottaa huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun tulee olla sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrittäjällä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenteen turvallisuusviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Liikennevirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden

kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko rata-
pihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko rata-
pihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenteen turvallisuusvirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäisen pelastussuunnitelman tulee sisältää suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen tulee olla pelastusviranomaisten, *maakunnan* sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.
