

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta sekä eräksi niihin liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä on tarkoitus yhdenmukaistaa maantielain ja ratalain säännöksiä ja lakien kirjaustapaa. Maantielain ja ratalain muutoksella mahdollistettaisiin nykyistä laajemmin myös talousarviorahoituksen ulkopuolisen rahoituksen käyttö tie- ja ratahankkeiden toteuttamiseksi. Lisäksi mahdollistettaisiin tien- tai radanpitäjän osallistuminen muun kuin maantie- tai rataverkon rahoitukseen erityisistä syistä, kun toimenpiteellä on liityntä tien- tai radanpitäjän tehtäviin.

Sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle siirryttäisiin ilmoitusmenettelyyn eräissä tilanteissa. Tienvarsimainosten ja -ilmoitusten asettamisessa siirryttäisiin ilmoitusmenettelyyn, ja mainosten ja ilmoitusten asettamisedellytyksiä kevennettäisiin. Liikennevirasto valtuutettaisiin antamaan tiealueelle sijoitettavia rakenteita, rakennelmia ja laitteita sekä tienvarsimainoksia ja -ilmoituksia koskevia määräyksiä.

Maanomistajan oikeutta vaatia kiinteistönsä lunastamista laajennettaisiin ja lisättäisiin tie- ja ratasuunnitelmaan perustuvaa väylänpitäjän lunastusoikeutta. Lakien säännöksiä yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien voimassaoloajoista yhdenmukaistettaisiin.

Oikeutta ohjata poikkeustilanteissa tilapäisesti yksityisille teille yleistä liikennettä ehdotetaan laajennettavaksi ja maantiealueiden osittaisesta lakkauttamisesta otettaisiin lakiin säännökset. Rautateiden tasoristeyslupasäännöksiä tarkistettaisiin ja ratojen suoja- ja näkemäalueet tulisivat suoraan lakiin perustuviksi koko valtion rataverkolla. Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksille siirrettäisiin eräitä radanpitoon liittyviä tehtäviä.

Lakien rangaistussäännökset esitetään kumottaviksi. Hallinnollisia pakkokeinoja koskeva toimivalta siirrettäisiin aluehallintovirastolta tien- ja radanpitoviranomaisille. Valituslupajärjestelmä esitetään laajennettavaksi koskemaan kaikkia maantielain ja ratalain mukaisia asioita.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kadunpitomenettelyä ehdotetaan laajennettavaksi muuttaessa maantie kaduksi.

Esityksellä toteutetaan hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta ja kevennettään hallinnollista taakkaa erityisesti lisäämällä ilmoitusmenettelyn käyttöä tienvarsimainosten ja -ilmoitusten asettamisessa sekä sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA JA EHDOTETUT MUUTOKSET.....	3
1.1 Maantielaki.....	3
1.2 Ratalaki.....	5
1.3 Tieliikennelain 51 §.....	6
1.4 Maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §.....	6
2 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	6
2.1 Taloudelliset vaikutukset.....	6
2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	7
2.3 Ympäristövaikutukset.....	8
2.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	8
3 ASIAN VALMISTELU JA LAUSUNNOT.....	8
4 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	13
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	14
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	14
1.1 Maantielaki.....	14
1.2 Ratalaki.....	39
2 a luku. Tasoristeyslupa, tasoristeyksen rakentaminen ja kunnossapito sekä ylityslupa 46	
1.3 Tieliikennelain 51 §.....	61
1.4 Maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §.....	62
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	63
3 VOIMAANTULO.....	63
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	63
LAKIEHDOTUKSET.....	68
maantielain muuttamisesta.....	68
ratalain muuttamisesta.....	83
tieliikennelain 51 §:n muuttamisesta.....	97
maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:n muuttamisesta.....	98
LIITE.....	99
RINNAKKAISTEKSTIT.....	99
maantielain muuttamisesta.....	99
ratalain muuttamisesta.....	126
tieliikennelain 51 §:n muuttamisesta.....	153
maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:n muuttamisesta.....	154

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila ja ehdotetut muutokset

1.1 Maantielaki

Vuoden 2006 alussa voimaan tulleessa maantielaisissa (503/2005) säädetään valtion ylläpitämistä maanteistä ja niiden pidosta. Maantielailta kumottiin yleisistä teistä annettu laki (243/1954). Maantielain muuttamisesta annetulla lailla (1242/2009) tehtiin lakiin lähinnä valtion aluehallinnon ja liikennehallinnon virastouudistuksista johtuvia muutoksia. 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.

Tielainsäädäntö perustuu jakoon yleistä liikennettä palveleviin maanteihin ja tieosakkaiden kulkutarpeita palveleviin yksityisiin teihin. Maanteiden pidosta vastaa valtio ja yksityisten teiden pidosta tieosakkaat. Tienpitäjää ja tienpitoviranomaista koskevia maantielain 10 ja 11 §:n säännöksiä täsmennettäisiin tosiasiallista nykytilannetta vastaaviksi. Lisäksi maantielain 10 §:ään lisättäisiin niitä perusteita, joiden nojalla talousarviorahoituksen ulkopuolisen rahoituksen käyttäminen tiehankkeissa olisi mahdollista. Maantielain 10 §:ään esitetään lisättäväksi myös säännös, jonka nojalla tienpitoviranomainen voisi erityisestä syystä ja sopimuksen nojalla osallistua myös muun kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy tienpitäjän tehtäviin. Kyse on mahdollistavasta sääntelystä, jotta erilaisia rahoitustapoja voitaisiin käyttää joustavasti hankkeiden tarkoituksenmukaiseen toteuttamiseen.

Tilapäisen kulkutien järjestäminen toisen maalle on maantielain mukaan mahdollista lähinnä vain maantien sortumisesta tai poikkeuksellisista luonnonolosuhteista johtuen. Tällaiset tilanteet ovat kuitenkin harvinaisia. Maantien liikenne voi estyä lähinnä liikenneonnettomuuden vuoksi, jolloin liikenteen ohjauksesta vastaava saattaa joutua ohjaamaan maantien liikennettä yksityisellä maalla olevalle kiertotielle. Säännökset tällaisesta tilapäisestä kulkutiestä puuttuvat ja korvausvastuu kiertotielle tai kiertotietä käyttävälle ajoneuvolle aiheutuneista vahingoista on jäänyt epäselväksi, minkä vuoksi maantielakia ehdotetaan täydennettäväksi näiltä osin.

Maantiealueita käytetään erilaisiin yksityisiin tarpeisiin kuten varastoalueina tai erilaisiin aktiviteetteihin. Tällainen toiminta voi kuitenkin vaarantaa liikenneturvallisuutta tai haitata tienpitoa. Luvattomien menettelyjen ehkäisemiseksi ehdotetaan maantielakia täydennettäväksi yleissäännöksellä, jonka mukaan tiealueen käyttäminen ilman asianmukaista lupaa muihin kuin maantietarkoituksiin olisi kielletty. Liikennevirasto ehdotetaan valtuutettavaksi antamaan määräyksiä tiealueelle sijoitettavien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista.

Nykyisen käytännön mukaan sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisesta tiealueelle tehdään sopimukset alan toimijoiden kanssa. Sopimukset ovat vallitsevan käytännön mukaan sisältäneet maantielain 42 §:ssä tarkoitetun luvan. Kun tienpitäjällä on myös oikeus tehdä yksityisoikeudellisia sopimuksia, on ongelmana ollut hallintopäätöksenä pidettävän luvan ja yksityisoikeudellisen sopimuksen lupamääräysten ja sopimusehtojen sekoittuminen yhteen asiakirjaan. Sopimuksiin ei myöskään ole sisällytetty valitusosoitusta, mikä on ongelmallista perustuslain ja hallintolainsäädännön kannalta. Perustuslain 21 §:ssä edellytetään muun muassa, että oikeus saada perusteltu päätös ja oikeus hakea muutosta samoin kuin muut hyvän hallinnon takeet

turvataan lailla. Keskeiset säännökset hallintomenettelyn oikeusturvatakeista ovat hallintolaisissa. Lisäksi on huomioitava perustuslain 2.3 §, jonka mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Viranomaisen ei voi sopimusmenettelyllä rakentaa järjestelmää, joka ei huomioisi hallintolakia ja hyvän hallinnon periaatteita.

Sähkö- ja telekaapelien sijoittamislupahakemusten käsittelyssä on esiintynyt huomattavaa ruuhkaa, ja lupakäsittely on pitkittynyt. Lupakäytäntöön on tehty kevennyksiä esimerkiksi vaadittavien maaperäselvitysten osalta. Myös sähköisen järjestelmän ja sähköisen lupahakemuksen käyttöä on pyritty laajentamaan. Käsittelyn nopeuttamiseksi on tarpeen edelleen sujuvoittaa menettelyä johtojen ja kaapelien sijoittamiseksi tiealueelle. Tämän vuoksi ehdotetaan käyttöön otettavaksi ilmoitusmenettelyä sähkö- ja telekaapelien sijoittamisessa tiealueelle tietyissä tapauksissa.

Voimassaolevan lain mukainen yleinen kieltö tienvarsimainosten ja -ilmoitusten asettamiselle rajoittaa tarpeettomasti erityisesti harvaan asutun maaseudun yrittäjien mahdollisuutta mainostaa tuotteitaan tai palveluitaan. Tilapäisten mainosten ja ilmoitusten kohdalla on esiintynyt epäselvyyttä vaadittavista luvista ja ilmoituksista. Tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavaksi siten, että voimassaolevaan lakiin sisältyvä lähtökohtainen ulkomainosten asettamisen kieltö poistettaisiin laista ja mainosten ja ilmoitusten asettamisessa siirryttäisiin ilmoitusmenettelyyn. Ilmoitusmenettelyssä ei enää voimassa olevan säännöksen edellyttämällä tavalla arvioitaisi mainoksen tarpeellisuutta liikenteen ja matkailun kannalta, vaan ilmoituksen ja mainoksen asettamisen rajoitukset perustuisivat yksinomaan liikenneturvallisuus-, tienpito- ja ympäristönäkökohtiin. Tilapäiseen tapahtumailmoitteluun tai vaaleja tai kansanäänestystä koskevaan ilmoitteluun ei vaadittaisi erillistä ilmoitusta.

Maantietoimituksessa päätettävä lunastuksen laajentaminen tulee nykyisen lain mukaan kysymykseen lähinnä tilusten pirstoutuessa haitallisesti. Tiehankkeiden monimuotoisuuden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista lisätä maanomistajan oikeutta vaatia huomattavan haitan korvaamisen sijasta kiinteistönsä lunastusta. Samoin tienpitäjän lunastusoikeutta ehdotetaan laajennettavaksi tapauksissa, jolloin on olemassa ilmeinen epäsuhte kiinteistölle tiestä aiheutuvan haitan poistamisen tai vähentämisen kustannusten ja haitalle altistuvan kiinteistön arvon välillä.

Nykyisessä laissa säädetään maanteiden lakkauttamisesta, mutta tiealueen osittaisesta lakkauttamisesta ei ole säännöksiä. Kun valtio pääsääntöisesti omistaa maantietalueet, on tiealueen ulottuvuuden pienentäminen yksittäistapauksittain mahdollista vain tienpitäjän luovuttaessa kiinteistön kaupalla tienpitoon tarpeetonta maantietalueutta. Menettelymuotojen yksinkertaistamiseksi olisi tarkoituksenmukaista, että tienpitöviranomaisen voisi hallinnollisella päätöksellä lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeetonta tiealuetta ja että lakkautettu tiealue voitaisiin maantietoimituksessa liittää viereiseen kiinteistöön.

Lain rangaistussäännös ehdotetaan kumottavaksi. Hallinnollisia pakkokeinoja koskeva toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi aluehallintovirastolta tienpitöviranomaiselle. Valituslupajärjestelmä laajennettaisiin koskemaan myös yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymistä koskevia asioita.

1.2 Ratalaki

Ratalaissa (110/2007) säädetään valtion rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista. Ratalakia sovelletaan myös tiettyjä laissa säädettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta yksityisraiteisiin. Rautatielaila (304/2011) on pantu täytäntöön Euroopan unionin rautatieliikennettä koskevaa sääntelyä. Rautatielaissa säädetään esimerkiksi radan rakenteellisen osajärjestelmän käyttöön ottamiseen vaadittavasta käyttöönottoluvasta, jonka myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Ennen ratalain säätämistä rautateiden rakentaminen perustui epäviralliseen ja vailla sitovia oikeusvaikutuksia olevaan suunnittelujärjestelmään, kaavoihin, ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/94) mukaiseen ympäristövaikutusten arviointiin sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977) mukaiseen lunastuslupamenettelyyn. Ratalakiin sisällytettiin monia maantielain keskeisiä periaatteita. Lailla ratalain muuttamisesta (1243/2009) lakiin tehtiin lähinnä liikennehallinnon virastouudistuksesta johtuvia välttämättömiä muutoksia.

Ratalain mukaan valtio vastaa omistamansa rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua radanpidon kustannuksiin, jos osallistumiseen on erityinen syy. Ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi niitä perusteita, joiden nojalla talousarviorahoituksen ulkopuolisen rahoituksen käyttäminen ratahankkeissa olisi mahdollista. Ratalakiin myös esitetään lisättäväksi säännös, jonka nojalla radanpitäjä voisi erityisestä syystä ja sopimuksen nojalla osallistua myös muun kuin rataverkon rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy radanpitäjän tehtäviin. Kyse on mahdollistavasta sääntelystä, jotta erilaisia rahoitustapoja voitaisiin käyttää joustavasti.

Ratalaissa on useita tasoristeyskiä koskevia säännöksiä, mutta varsinkin tasoristeyslupasäännökset ovat sisällöltään epätarkoituksenmukaisia ja hajallaan laissa. Lupaharkinnan kannalta säännökset ovat vaikeaselkoisia ja oikeudellisesti kestävien päätösten tekeminen on osoittautunut hankalaksi. Luvan myöntäminen rautatien liikenteen moottorikelkalla on nykyisen lain perusteella osoittautunut miltei mahdottomaksi. Radan ylitystarpeet sekä liikenneturvallisuuskysymykset tulee voida sovittaa yhteen nykyistä paremmin turvallisuudesta kuitenkin tinkimättä. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan tasoristeyslupasäännöksiä uudistamista. Esityksessä ei ole ehdotettu säänneltäväksi sitä, miten tasoristeysten perustaminen yksityisraiteelle toteutetaan. Kun säädöspohjaa tulevaisuudessa uudistetaan, tullaan kuitenkin tähän kysymykseen ja siihen, miten tie- ja rautatieliikenteen turvallisuudelle tasoristeyksistä aiheutuvat ongelmat ratkaistaan yksityisraiteilla, palaamaan.

Rautatiealueiden ulkopuolisilla suoja-alueilla ja tasoristeysten näkemäalueilla on radanpitäjällä erityisiä oikeuksia, kuten oikeus poistaa kasvillisuutta, minkä lisäksi maanomistajan oikeutta rakentamiseen on näillä alueilla rajoitettu. Nykyisen lain mukaan oikeudet ja rajoitukset ovat voimassa vain, jos rautatien rakentamista tarkoittavassa ratasuunnitelmassa osoitetaan suoja- ja näkemäalueet. Viimeaikaiset myrskytuhot ovat osoittaneet rautatiejärjestelmän haavoittuvuuden, kun radoille kaatuneet puut ovat vaikeuttaneet liikennettä. Lisäksi liikenneturvallisuutta vaarantavaan ja radanpitoa haittaavaan rakentamiseen radan varressa tulisi voida puuttua. Näistä syistä ehdotetaan ratalakia muutettavaksi niin, että suoja- ja näkemäalueet olisivat voimassa valtion rataverkolla suoraan lain perusteella.

Ratahankkeilla saattaa olla merkittäviä haitallisia vaikutuksia radan varren kiinteistöihin. Erityisesti junaliikenteen aiheuttama värinä voi aiheuttaa haittaa tai jopa vahinkoa. Värinän pois-

taminen tai vähentäminen teknisin toimenpitein vaatii suuria kustannuksia ja tavoitellun torjuntavaikutuksen saavuttaminen voi olla epävarmaa. Maanomistajan oikeutta vaatia lunastusta ratatoimituksessa ehdotetaan laajennettavaksi. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi radanpitäjän mahdollisuutta lunastamiseen vastaavalla tavalla kuin edellä maanteiden osalta esitetään. Ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi myös maantielaissa säännellyn kaltainen rautatiealueen rajaamistoimitus ratatoimituksena korvauskäsittelyineen. Mikäli rautatien tosiasiallinen ulottuvuus poikkeaa vallitsevasta kiinteistöjen omistustilanteesta, voitaisiin toimitusten yhteydessä suorittaa tarvittavat täydentävät lunastukset ja määrätä lunastuskorvaukset määriteltävässä rautatiealueen ja rautatiehen rajoittuvien kiinteistöjen väliset rajat.

Liikennevirasto toimii valtion rataverkon radanpitäjänä. Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksilla (jäljempänä ELY -keskus) ei ole radanpitoon liittyviä tehtäviä. Tarkoituksenmukaisen työnjaon saavuttamiseksi Liikenneviraston ja ELY -keskusten välillä ja keskusten asiantunteumuksen tehokkaaksi hyödyntämiseksi ehdotetaan ratalain mukaisia yksittäisiä tehtäväryhmiä, kuten tasoristeysjärjestelyjen suunnitteluvastuuta ja ratatoimitusedustusta sekä eräitä vahingonkorvausvaatimusten käsittelyyn liittyviä tehtäviä siirrettäväksi ELY-keskusten vastuulle.

Lain rangaistussäännös ehdotetaan kumottavaksi. Hallinnollisia pakkokeinoja koskeva toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi aluehallintovirastolta Liikennevirastolle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle. Valituslupajärjestelmä laajennettaisiin koskemaan myös yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä koskevia asioita.

1.3 Tieliikennelain 51 §

Tasoristeysten liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja kunnossapidosta säädetään ratalain 89 §:ssä. Samasta asiasta säädetään tieliikennelain (267/1981) 51 §:n 4 momentissa. Säännökset ovat osittain ristiriitaisia, minkä vuoksi ehdotetaan täsmennystä tieliikennelain 51 §:n 4 momenttiin.

1.4 Maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 86 a § koskee olemassa olevan maantien muuttamista kaduksi liikenneolosuhteiden säilyessä muutoin ennallaan. Vastuu liikenneväylästä siirtyy valtiolta kunnalle. Hallinnollinen muutos tapahtuu kunnan tekemällä kadunpitopäätöksellä. Kunnan maankäytön sitä vaatiessa voidaan maantien kohdalle osoittaa asemakaavassa muita käyttötarkoituksia kuin katu ja järjestää maantien liikenne toiseen paikkaan tehtävälle kadulle tai olemassa olevalle parannettavalle kadulle. Menettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että maantie lakkaisi siinä yhteydessä, kun kunta tekee kadunpitopäätöksen sen kadun osalta, jolle maantien liikenne on tarkoitus siirtää. Näin vältettäisiin hallinnollisesti raskas tiesuunnitelmamenettely asiassa, joka on jo asemakaavassa ratkaistu.

2 Esityksen vaikutukset

2.1 Taloudelliset vaikutukset

Lakiehdotus kohdistuu pääasiassa viranomaismenettelyyn ja mahdolliset taloudelliset vaikutukset kansalaisiin, yrityksiin tai kuntiin ovat vähäiset. Rautateiden suoja- ja näkemäalueiden syntyminen suoraan lain perusteella rajoittaa jossain määrin maanomistajan toimintavapautta rakentaa omalla kiinteistöllään. Kun rakentamisrajoitukset vain poikkeuksellisesti kohdistuvat lain voimaantulohetkellä olemassa olevaan rakennuskantaan, eivät vaikutukset maanomistajien taloudelliseen asemaan ole merkittäviä. Toisaalta suoja- ja näkemäalueita koskevilla muutoksilla voidaan ehkäistä radanpitäjälle ja rautatieliikennettä harjoittavalle yritykselle onnet-

tomuuksista tai puiden kaatumisista sekä niiden aiheuttamista liikenteen viivästyksistä aiheutuvia taloudellisia menetyksiä.

Paikallistasolla matkailuyrittäjien toimintaa voi helpottaa ja edistää ehdotetut maastoajoneuvojen radan ylityslupaa koskevat säännökset. Nykyiset säännökset ovat käytännössä estäneet esimerkiksi moottorikelkkoja koskevat ylitysluvat, mutta säännöksiin ehdotetaan nyt lievennyksiä. Ratalakiin ehdotetaan myös mahdollisuutta tasoristeysluvan peruuttamiseen, millä ainakin teoriassa voisi olla merkittäviäkin taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi yksityistien osakkaille. Lupa voitaisiin peruuttaa kuitenkin vain poikkeuksellisissa tilanteissa, joissa lupaehtojen ja korjauskehotusten laiminlyönnin seurauksena ei muutoin voida varmistaa tie- ja rautatieliikenteen turvallisuutta.

Maanomistajan oikeus vaatia kiinteistönsä lunastamista nykyistä useammin tulee koskemaan vain harvoja yksittäistapauksia. Lunastus- ja korvaussäännöksiin ehdotetuilla muillakaan muutoilla ei ole vaikutusta alueiden hankintaan tai korvauksiin käytettävään määrärahaan.

Ilmoitusmenettelyyn siirtyminen tienvarsimainosten ja -ilmoitusten sekä eräiden sähkö- ja telekaapelien sijoittamisessa vähentää yritysten hallinnollista taakkaa ja yritysten kustannuksia. Siirtymäaikana vuoden 2019 loppuun mennessä toimijoille, joilla on toistaiseksi voimassa olevina myönnettyjä tienvarsimainonnan poikkeuslupia, voi kuitenkin aiheutua kustannuksia siirtymäsäännöksen edellyttämien uuden sääntelyn mukaisten ilmoitusten tekemisestä. Esitetty siirtymäaika on pitkä, jotta toimijoille ei aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Verkonhaltijoiden maksamat viranomaiskustannukset tulevat pienenemään jonkin verran riippuen toiminnan laajuudesta. Verkkotoimijoiden kannalta ilmoitusmenettelyyn siirtyminen sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle eräissä tapauksissa sujuvoittaa prosessia. Myös sijoitusoikeuden saamisen nopeutuminen tuo joissain tapauksissa säästöjä verkonhaltijoille.

2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetuilla säännöksillä ei muuteta väylänpitovastuita eivätkä ne muutenkaan vaikuta merkittävästi viranomaisten väliseen työnjakoon. Siirrettävistä tehtävistä huolehdittaisiin ilman viranomaisten välisiä henkilösiirtoja. Liikenne- ja viestintäministeriöstä Liikennevirastolle siirrettäväksi ehdotetut tehtävät päätösvallan käyttämisestä eräissä tapauksissa koskevat vuosittain vain muutamia tapauksia eivätkä Liikennevirastosta ELY -keskuksille siirrettäväksi ehdotetut radanpitotehtävät ole määrältään eivätkä laajuudeltaan merkittäviä. Maantielain mukaisen hallinto-pakko asioiden siirtäminen aluehallintovirastolta tienpitoviranomaiselle ei vaikuttaisi merkittävästi tienpitoviranomaisen tehtävien määrään, koska hallintopakkoasioita on vähän.

Maantielaisissa tarkoitettujen mainos- ja ilmoitusasiat sekä sähkö- ja telekaapeliasioiden käsittely on keskitetty yhteen ELY-keskukseen, Pirkanmaan ELY-keskukseen. Ilmoitusmenettelyyn siirtyminen ei vähennä viranomaiskäsittelyyn käytettyä aikaa. Lupamenettelyyn verrattuna ilmoitusmenettelyn merkittävä ero viranomaisen kannalta ovat 21 ja 30 päivän käsittelyajat. Pirkanmaan ELY-keskuksessa asetetussa määräajassa pysyminen saattaa edellyttää töiden uudelleen järjestelyä tai mahdollisesti uusrekrytointeja. Toiminnan kustannusvastaavuus saattaa edellyttää muutoksia lupa- ja ilmoitusmaksuihin. Esitetyt muutokset edellyttävät myös muutoksia lupaviranomaisen tietojärjestelmiin, mistä aiheutuvia kustannuksia on tässä vaiheessa hankala arvioida.

Ilmoitusten käsittely ja joidenkin niihin liittyvien ratkaisujen tekeminen automaattisesti tietoteknisin keinoin voi tulla mahdolliseksi lähitulevaisuudessa. Automatisoidun käsittelyn käyt-

töönottamisella viranomaisen resurssien käyttö tehostuisi, ja sen mahdollistamiseen on palatava tulevilla uudistuksissa.

Esitetyissä ilmoitusmenettelyissä ilmoitusten johdosta tehtävät päätökset olisivat maksullisia, niin kuin asioissa aiemmin tehdyt lupapäätökset. Ilmoitusmenettelyyn siirtyminen ei siten vaikuttaisi viranomaisen päätöksistä perittävien maksujen kokonaisuuteen.

2.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotetuilla laeilla ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia. Pienempiä paikallisia ympäristövaikutuksia voi seurata ehdotetuista suoja- ja näkemäalueiden laajennuksista, kun poistetaan puustoa ja muuta kasvillisuutta sekä luonnonesteitä. Suoja- ja näkemäalueiden laajennuksilla pyritään varmistamaan turvallinen liikennöinti ja ehkäisemään puiden kaatumista ratakiskoille. Maa-ainesten sijoittamista koskevat ehdotukset ovat selventäviä täsmennyksiä eivätkä merkitse muutosta nykytilanteeseen. Tienvarsimainonnan lähtökohtaisen kiellon poistuessa, mainostamisen muuttuessa ilmoituksenvaraiseksi ja edellytyksiä kevennettäessä, saatetaan mainoksia alkaa asettamaan enemmän kuin aiemmin. Tienvarsimainosten ja -ilmoitusten sijoittamisessa olisi kuitenkin edelleen huomioitava ympäristöön soveltuminen, eikä esitetyillä muutoksilla tämän seurauksena olisi merkittäviä ympäristövaikutuksia.

2.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotetut tasoristeysäännökset vaikuttavat myönteisesti liikenneturvallisuuteen harkittaessa tasoristeyslupien ja maastoajoneuvojen ylityslupien myöntämistä sekä mahdollistamalla radanpitäjän puuttumisen välitöntä vaaraa aiheuttavaan tasoristeykseen nykyistä tehokkaammin. Näkemäaluesäännökset antavat radanpitäjälle oikeuden poistaa tasoristeyksissä näkemiä estävää kasvillisuutta ja luonnonesteitä. Samoin tasoristeysnäkemiä estävän rakentamisen rajoittamisella on positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Siirtyminen ilmoitusmenettelyyn sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle eräissä tapauksissa edistäisi osaltaan sähköjohtojen maakaapelointia, millä voitaisiin ehkäistä ilmajohojen päälle kaatuneiden puiden aiheuttamia sähkökatkoksia. Kotitalouksien ja yritysten sähköntarpeen turvaamisen lisäksi maakaapeloinnin edistäminen varmistaisi viestintäverkkojen toimintavarmuutta. Muutokset edistäisivät myös laajakaistarakentamista keventämällä menettelyjä.

Maantie- ja ratalain säännösten yhdenmukaistaminen sekä ilmoitusmenettelyn käyttöön ottaminen eräiden sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle ja tienvarsimainosten ja ilmoitusten sijoittamisessa sujuvoittaa sääntelyä hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti.

Ehdotetuilla lakimuutoksilla ei arvioida olevan sukupuolivaikutuksia.

3 Asian valmistelu ja lausunnot

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot vuonna 2014 maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Kuntaliitolta, Maanmittauslaitokselta, Suomen Tieyhdistys ry:ltä ja VR Yhtymä Oy:ltä. Esityksestä annettiin yhteensä kymmenen lausuntoa. Ministeriöistä ainoastaan ympäristöministeriö antoi lausunnon. Yleisesti ottaen esityksiä kannatettiin ja niiden nähtiin helpottavan tien- ja radanpitoon liittyviä käytäntöjä ja parantavan liikenneturvallisuutta. Jatkovalmistelussa on esitetyt yksityiskohtaiset kommentit py-

HE 49/2016 vp

rittä mahdollisuuksien mukaan huomioimaan. Eräistä linjauksista tai epäselvyyksistä on myös neuvoteltu sidosryhmien kanssa yhteisen näkemyksen aikaansaamiseksi.

Koska esitysluonnosta on täydennetty kesän ja syksyn 2015 aikana, muutettu esitys lähetettiin uudelleen lausunnon tammikuussa 2016 laajalle viranomais- ja sidosryhmäjoukolle. Lausuntoa pyydettiin viranomaistahojen osalta maa- ja metsätalousministeriöltä, oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, valtioneuvoston kanslialta, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Viestintävirastolta, Energiavirastolta, Kilpailu- ja kuluttajavirastolta, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Aluehallintovirastoilta, Suomen ympäristökeskukselta, Tietosuojavaltuutetun toimistolta, Maanmittauslaitokselta, Onnettomuustutkintakeskukselta ja Huoltovarmuuskeskukselta. Lisäksi lausuntoa pyydettiin seuraavilta sidosryhmätahoilta: Suomen Kuntaliitto, Maakuntien liitot, Suomen Tieyhdistys, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Tampereen kaupunki, Vantaan kaupunki, Oulun kaupunki, Turun kaupunki, Jyväskylän kaupunki, Kuopion kaupunki, Lahden kaupunki, VR Yhtymä Oy, Fennia Rail Oy, Rata-rahti Oy, Easmar Logistics Oy, DNA Oy, Elisa Oyj, TeliaSonera Finland Oyj, Fingrid Oyj, Suomen Erillisverkot Oy, Leijonaverkot Oy, Suomen Turvallisuusverkko Oy, Johtotieto Oy, Finavia Oyj, Suomen Asunto-osakkeenomistajat ry, Vuokralaiset VKL ry, Suomen Omakotiliitto ry, Suomen Kiinteistöliitto, Suomen Isännöintiliitto, Kuluttajaliitto ry, Rakennustarkastusyhdistys RTY ry, Satamaoperaattorit ry, Suomen Satamaliitto, Finnet-liitto, Fortum Oyj Neste Oil Oyj, Gasum Oyj, Motiva Oyj, ITS Finland, Ficom ry, Teknologiateollisuus ry, Metsäteollisuus, Kemianteollisuus, Öljy- ja biopolttoaineala, Kaupan keskusliitto, Elinkeinoelämän keskusliitto ry, Suomen Yrittäjät, Keskuskauppakamari, Outdoor Finland – Suomen Ulkomainosliitto, Mainostajien Liitto, MARK Suomen Markkinointiliitto ry, Markkinointiviestinnän Toimistojen Liitto MTL, HSL, OKF Finland, Kuluttajatutkimuskeskus, KONE, Energiateollisuus ry, Suomen Seutuverkot ry, Viestinnän Keskusliitto ry, Tieto- ja tekniikka-alojen työnantajaliitto TIKLI ry (Palta), Anvia Oyj, Corenet Oy, Digita Oy, Funet ry, Helsingin Energia, Keypro Oy, Vesilaitosyhdistys ry, Relacom Oy Infra ry, Vattenfall Rakennusliitto ry, Rakennusteollisuus ry, Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry, Suunnittelu- ja konsultointiyritykset SKOL ry, Suomen Varustamot, Suomen Liikenneliitto, Koneyrittäjien liitto, Suomen antenniurakoitsijoiden liitto, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry, Suomen kaasuyhdistys ja Senaatti-kiinteistöt. Myös muiden kiinnostuneiden tahojen lausuntoja otettiin vastaan.

Esityksestä annettiin yhteensä 64 lausuntoa. Lausunnon antoivat oikeusministeriö, ympäristöministeriö, valtioneuvoston kanslia, valtiovarainministeriö, sisäministeriön poliisiosasto, Rajavartiolaitos, Maanmittauslaitos, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Energiavirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Jyväskylän kaupunki, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki, Tampereen kaupunki, Suomen Kuntaliitto, Suomen Tieyhdistys ry, Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, Etelä-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Pohjanmaan liitto, Etelä-Karjalan liitto, Pohjois-Karjalan liitto, Varsinais-Suomen liitto, Pirkanmaan liitto, Satakuntaliitto, Maa- ja metsä-taloustuottajain keskusliitto MTK ry, Elisa Oyj, Mainostajien liitto, Kaupan liitto, Posti, Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry, Ulkomainosliitto Outdoor Finland ry, Clear Channel Finland Oy, Rakennus-tarkastusyhdistys RTY ry, Suomen Omakotiliitto ry, Energiateollisuus, FINNET, Suomen Vesilaitosyhdistys ry, HSL Helsingin seudun liikenne, INFRA ry, Gasum Oy, VR-Yhtymä Oy, VMV-Yhtiö Oy (VMV-Media), Suomen Yrittäjät, FiCom ry, Suomen Kiinteistöliitto ja Senaatti-kiinteistöt.

Puolustusministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Motiva Oy, Finavia Oyj, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry ja Fingrid Oyj ovat ilmoittaneet lausunnoissaan, ettei niillä ole huomautettavaa asiaan. TeliaSonera Oyj on ilmoittanut yhtyvänsä Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry:n asiassa antamaan lausuntoon.

Vaihtoehtoisten rahoitusmallien mahdollistamista koskevia ehdotuksia pidettiin pääasiassa perusteltuina, mutta esityksissä nähtiin ongelmia ja riskejä liittyen käytettyihin käsitteisiin, niiden määrittelemättömyyteen, alueelliseen yhdenvertaisuuteen sekä valtion tien- ja radanpito-vastuun sysäämiseen esimerkiksi kunnille, mikä voisi rikkoa valtion ja kuntien välisen perinteisten työnjaon. Valtiovarainministeriö kannatti hyötyjä maksaa periaatteen sisällyttämistä maantie- ja ratalakiin, sillä tällöin kehittämisinvestointien rahoitusrasitus kohdistuisi myös selkeästi hyödyn saajille sen sijaan, että kaikki veronmaksajat osallistuvat väyläinvestointien rahoitukseen. Liikennevirasto ehdotti lisättäväksi myös mahdollisuuden tien- tai radanpitäjälle erityisistä syistä osallistua muun kuin maantien tai rautatien toteuttamisen ja kunnossapidon kustannuksiin. Jatkovalmistelussa esitystä on muutettu ja täydennetty niin lakitekstin kuin perusteluiden osalta. Maankäyttö- ja kaavoitushyöty -käsitteet on poistettu esityksestä ja niiden sijaan on päädytty puhumaan ainoastaan ”johonkin tahoon kohdistusvasta erityisestä hyödyttä”. Perusteluissa on pyritty esimerkein havainnollistamaan tilanteita, joissa muukin kuin tien- tai radanpitäjä voisi halutessaan osallistua kustannuksiin. Lisäksi on pyritty selkeyttämään sääntelyn tarkoitusta joustavien ratkaisujen mahdollistamisesta, mikä aina perustuisi vapaaehtoisuuteen ja sopimukseen. Perusteluissa on myös korostettu vastuun maantie- ja rataverkon pidosta kuuluvan edelleen valtiolle. Joustavien ratkaisujen mahdollistamiseksi jatkovalmistelussa mukaan on myös otettu Liikenneviraston esitys tien- tai radanpitäjän mahdollisuudesta erityisestä syystä osallistua muun kuin maantien tai rautatien toteuttamisen tai kunnossapidon kustannuksiin.

Lausunnoissa tuettiin muutosta, joka mahdollistaisi asemakaavasta vähäisesti poikkeavan tie- tai ratasuunnitelman suunnitelman hyväksymisen, jos kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin tiesuunnitelma välittömästi vaikuttaa, sitä puoltaisivat, kannatettiin lausunnoissa. Ympäristöministeriö katsoi, että poikkeamismahdollisuus olisi rajattava vaikutuksiltaan vähäisiin poikkeamisiin. Tämä täsmennys on jatkovalmistelussa otettu mukaan lakitekstiin. Esiin nostettiin myös se, että muusta lainsäädännöstä johtuen muutoksen vaikutus voi jäädä vähäiseksi. Jotta poikkeamisen menettely olisi tarkoituksenmukainen ja toimiva, tulisi tämänkaltaisen poikkeaminen kaavaa muuttamatta mahdollistaa tulevaisuudessa maankäyttö- ja rakennuslaissa. Muutoksesta on keskusteltu ympäristöministeriön kanssa, mutta sen toteuttaminen jää tässä vaiheessa tulevien lainsäädäntöhankkeiden varaan.

Maantielain ja ratalain suunnitelmien voimassaoloa koskeviin säännöksiin esitettyjä muutoksiin suhtauduttiin lausunnoissa myönteisesti. Oikeusministeriö huomautti, että voimassaoloaikojen pidentämistä koskevia muutoksia ja niiden vaikutuksia tulisi käsitellä säätämisyjärjestysperusteluissa. Jatkovalmistelussa säätämisyjärjestelyperusteluja on täydennetty.

Sisäministeriön poliisiosasto kiinnitti maantielain rajoitettua kunnossapitoa koskevaan pykälään huomiota siltä osin, että on tarpeen saattaa tieto tien tai sen sulkemisesta tiedoksi myös poliisille ja pelastusviranomaisille silloin, kun tällä voi olla merkitystä niiden tehtävien hoitamisen kannalta. Lisäksi korostettiin tarvetta liikennevalvontaan soveltuvien paikkojen riittävyteen myös talviaikaan. Rajoitettua kunnossapitoa koskevaa esitystä ja perusteluita on täydennetty näiltä osin.

Maantielain säännökseen teialueeseen kohdistuvasta työstä sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisesta teialueelle esitettiin lausunnoissa lisättäväksi poikkeus lupavelvollisuudesta tilapäisten ilmoitusten lisäksi myös postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen teialueelle. Postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa mahdollistetaan jo nyt postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittaminen maantien suoja- ja näkemäalueelle ilman lupavaatimusta. Säännös on maantielain säännösten mukainen. Postilaatikkojen sijoittelusta on annettu myös Viestintäviraston määräys 61/2011, joka ei mahdollista postilaatikon sijoittamista teialueelle.

Näiden säännösten nojalla pystytään nykytilassakin löytämään liikenneturvallisuuden ja asiakkaan kannalta tyydyttävä ratkaisu postilaatikon sijainnille. Maantiellä nopeusrajoitus on 60, 80, 100 tai 120 km/h, joten tiealueelle ei lähtökohtaisesti ole turvallista sijoittaa postilaatikkoo. Jatkovalmistelussa on siten todettu, että postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden sijoittaminen ilman lupaa suoja- ja näkemäalueille on jo nyt mahdollista ja että maantien tiealueelle sijoittaminen voisi vaarantaa liikenneturvallisuuden. Näillä perusteilla on päädytty pidättäytymään postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavia laitteita koskevan poikkeuksen lisäämistä maantielain tiealuetta koskevaan säännökseen.

Ilmoitusmenettelyn käyttöönottoa eräiden sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle kannatettiin lausunnoissa lähes poikkeuksetta. Myös ilmoitusmenettelyn käyttöalan laajentamista edelleen esitettiin. Liikennevirastolle esitetyn määräyksenantovaltuuden osalta kiinnitettiin huomiota päällekkäisen sääntelyn välttämiseen esimerkiksi suhteessa Viestintäviraston aikaisempiin määräyksiin sekä sähköturvallisuuslakiin ja siitä johdettuihin standardeihin. Tämän seurauksena esitystä määräyksenantovaltuuksista on jatkovalmistelussa täsmennetty, niin että se koskisi sähkö- ja telekaapeleiden osalta vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä. Ilmoitusten tekemisen määräaika esitettiin lausunnoissa lyhennettäväksi. Liikennevirasto, joka oli lausunnossaan huomionnut myös ELY-keskusten kannat, esitti kuitenkin huolen siitä, että edes esitetty 21 päivän määräaika ei olisi riittävä. Jatkovalmistelussa määräaika ei lyhennetty eikä pidennetty. Lausunnoissa tuotiin esiin myös se, että jatkovalmistelussa tulisi käsitellä ilmoitusmaksuja ja niiden perusteita. Maantielakiin on jatkovalmistelussa lisätty yleissäännös lain mukaan tehtävien viranomaispäätösten maksuista. Lisäksi on oltu yhteydessä työ- ja elinkeinoministeriöön valtioneuvoston asetuksen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen maksullisista suoritteista (1397/2014) muuttamiseksi maantielain muutosten huomioimiseksi asetuksessa.

Tiealueelle sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista koskevaa esitettyyn säännökseen kustannusten jakautumisesta tienpitäjän ja asettajan välillä esitettiin lausunnoissa muutoksia esimerkiksi kustannusjakotaulukon lisäämiseksi suoraan lakiin ja Liikennevirastolle annettavan määräyksenantovaltuuden täsmentämiseksi. Jatkovalmistelussa toimenpiteen toteuttamisen määräaikaä käsittelevään momenttiin on lisätty säännös siitä, että määräaikaä voidaan tarvittaessa jatkaa niin, että toimenpide voidaan suorittaa roudattoman kauden aikana. Pykälää on täsmennetty myös niin, että se koskisi vain maantielain nojalla tiealueelle sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita. Näin säännös ei koskisi esimerkiksi lunastuslain mukaisella menettelyllä hankitun pysyvän käyttöoikeuden nojalla tehtyjä sijoituksia. Myös määräyksenantovaltuutta on täsmennetty.

Tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskevan sääntelyn keventämisen tavoitetta ja ilmoitusmenettelyyn siirtymistä pidettiin lausunnoissa kannatettavana. Lausunnoissa katsottiin, että esitys edistää hallitusohjelman strategisia tavoitteita ja vähentää byrokratiaa. Ilmoitusmenettelyyn siirtymistä ei kuitenkaan kannatettu kaikissa lausunnoissa. Esitettiin muun muassa vaihtoehdoksi sääntelyn väljyyden lisäämistä ja joustavuutta, mutta pysymistä nykyisessä lupamenettelyssä. Nykyisiä rajoituksia pidettiin myös joissain kannanotoissa perusteltuina ja niiden poistamista vastustettiin. Liikenneturvallisuuden korostamista pidettiin useassa lausunnossa hyvänä. Lausunnoissa esitettiin kuitenkin, että liikenneturvallisuusnäkökohtien ohella tulisi säilyttää myös vaatimus mainoksen tai ilmoituksen laatimisesta ja sijoittamisesta siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Jatkovalmistelussa tämä edellytys on otettu mukaan esitykseen, sillä se ei merkittävästi rajoita mainosten tai ilmoitusten asettamista mutta selkeyttää sääntelyä ja asettamisen edellytyksiä. Esitettiin myös, että tulisi miettiä, pitäisikö tässä yhteydessä huomioida myös esimerkiksi sisällöltään arveluttavan tai hyvän tavan vastaisen mainoksen tai ilmoituksen poistamista. Liikennevirastolle esitettyä määräyksenanto-

valtuutta pidettiin hyvänä. Se selkeyttää mainosten sijoittamisen sääntelyä ja toiminnanharjoittajien mahdollisuutta arvioida mainosten mahdollisia sijoittamispaikkoja. Katsottiin, että Liikenneviraston tulisi antaa objektiiviseen selvitykseen perustuvat yksiselitteiset kriteerit liikenneturvallisuusseikkojen kannalta hyväksyttävien valomainoslaitteiden asettamiselle. Katsottiin, että määräyksessä tulisi käsitellä myös etenkin mainoksissa käytettävien sähköisten valo- ja led-taulujen valotehoa sekä mainosten dynaamisuutta. Oikeusministeriö kiinnitti huomiota sananvapauden suhteeseen esitettyyn sääntelyyn, ja katsoi, että esitystä ja perusteluja on tältä osin täsmennettävä. Jatkovalmistelussa vaaleja tai kansanäänestystä koskevan ilmoittelun sijaan pykälässä on päätetty puhua yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevasta tilapäisestä ilmoittelusta. Lisäksi esityksen säätämisyjärjestysperusteluja on täydennetty.

Maantien ja rautatien lakkauttamista koskevien suunnitelmien hyväksymistä koskevien asioiden ratkaisutoimivallan siirtämistä Liikennevirastolle pidettiin selkeyttävänä ja menettelyä sujuvoittavana. Osa lausujista katsoi kuitenkin, että lakkautustoimivaltaa ei tulisi siirtää Liikennevirastolle, joka vastaa myös tienpidosta. Avoimuuden ja liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuuden kannalta katsottiin, että ministeriö olisi oikea taho ratkaisemaan lakkautukset. Esiin tuotiin myös se, jatkossakin tulisi turvata, että kunnilla ja maakunnan liitolla on mahdollisuus vaikuttaa maantie- ja rataverkkoa koskeviin päätöksiin mm. tie- tai rataosuuksien lakkauttamista koskevilla kysymyksissä. Lisäksi esiin tuotiin se, että ratojen lakkauttamista koskevat asiat ovat aina vähintään seudullisesti merkittäviä. Jatkovalmistelussa esitetystä toimivallan siirrosta on päätetty luopua.

Lakien mukaisten lunastusmahdollisuuksien laajentamiseen liittyen lausunnoissa korostettiin, että lunastuksesta on maksettava käypää arvoa vastaava korvaus. Erityisesti omistajan oikeutta lunastuksen vaatimiseen laajentamista pidettiin hyvänä, mutta kiinnitettiin samalla huomiota siihen, ettei tienpitäjän oikeus vaatia lunastusta uusissa tapauksissa saa johtaa kohtuuttomiin tilanteisiin maanomistajan kannalta. Maanmittauslaitos katsoi lisäksi, että muutos saattaisi edistää tarkoituksenmukaisen uuden kiinteistöjaotuksen syntymistä maisemaa ja kiinteistöjaotusta pirstovan väylähankeen jälkeen. Jatkovalmistelussa esitykseen ei tältä osin ole tehty muutoksia. On katsottu, että koska tienpitäjän oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa osoitetaan tien- tai radanpitäjälle tie- tai ratasuunnitelmassa, jonka valmisteluun kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille on varattava mahdollisuus osallistua, josta heitä on kuultava ja josta heillä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen, ei muutoksesta aiheutuisi kohtuuttomia seurauksia. Suunnitelmat perustuvat lisäksi pääsääntöisesti maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin oikeusvaikutteisiin kaavoihin.

Muutosta ratojen suoja- ja näkemäalueiden tulemisesta suoraan lain nojalla voimaan pidetään pääasiassa kannatettavana sekä liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta parantavana. Esiin tuotiin kuitenkin myös se, että suoja- ja näkemäalueiden voimaan tuleminen vaikutukset maanomistajille ovat epäselvät, ja että rajoituksista koitua haitta tulisi ottaa huomioon ja korvata kiinteistönomistajalle täysimääräisesti. Lausuntoihin liittyen esityksen säätämisyjärjestysperusteita on täsmennetty hiukan, mutta muuten muutoksiin ei ole nähty tarvetta. Suoja- ja näkemäalueiden rajoituksista aiheutuvat haitat ja vahingot korvataan ratalain 61 §:n mukaisesti. Muutoksia ratalain tasoristeyksiä ja ylityksiä koskeviin säännöksiin pidettiin hyvinä matkailuyrittäjien ja muiden elinkeinonharjoittajien näkökulmasta. VR Yhtymä Oyj korosti liikenneturvallisuuden ensisijaisuutta rataverkolla ja katsoi, että rataverkolle ei lähtökohtaisesti pitäisi rakentaa yhtään uutta tasoristeyttä. VR Group Oyj. Jatkovalmistelussa luonnoksiin on lisätty velvollisuus kuulla niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella, ennen tasoristeysluvan tai ylitysluvan myöntämistä.

Liikennevirasto esitti lausunnossaan, että maantielain mukaisten hallinnollisten pakkokeinojen käyttäminen siirrettäisiin kokonaisuudessaan tienpitoviranomaiselle. Voimassa olevan lain mukaan hallinto-pakkokeinoista vastaa aluehallintovirasto ja välittömästä hallintopakosta tietyissä rajatuissa tilanteissa tienpitoviranomainen. Aluehallintovirastolla ei ole lakiin nähden valvontavaltaa tai mitään muuta toimivaltaa kuin hallinnollisten pakkokeinojen asettamistoi- mivalta. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on ilmoittanut kannattavansa Liikenneviraston eh- dotusta. Myös Pohjois-Suomen aluehallintovirasto on katsonut, että voisi olla syytä selvittää toimivallan rajankäyntiä. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto on katsonut, että toimival- lan siirto ei olisi taloudellisesti tai viranomaisen toiminnan kannalta merkittävä asioiden vä- häinen määrä huomioon ottaen. Jatkovalmistelussa on katsottu, että hallinto-pakkokeinojen käyttäminen kuuluisi luontevammin tienpitoviranomaiselle, joka toimii maantielain mukaisis- sa asioissa myös lupaviranomaisena. Esitetty muutos edistää hallitusohjelman mukaista nor- mien purkua ja viranomaisten päällekkäisten toimintojen vähentämistä. Ratalaissa tehtäisiin vastaavin perustein toimivallan siirto aluehallintovirastolta Liikennevirastolle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle, jotka käyttävät myös ratalain mukaisia välittömiä hallintopakkeinoja kiireellisissä tapauksissa.

Lausuntokierroksen jälkeen on oikeusministeriön lausunnon seurauksena päädytty kumoaa- maan molempien lakien rangaistussäännökset, joiden säilyttämiselle ei ole lakien noudattami- sen tehostamiseksi perusteita huomioiden lisäksi erityisesti rikosoikeuden viimesijaisuuden periaate. Oikeusministeriön lausunnossa esitettiin harkittavaksi myös valituslupajärjestelmän laajentamista koskemaan kaikkia lakien mukaisia asioita, mihin ratkaisuun jatkovalmistelussa päädyttiin. Liittymän poistamista ja tilapäisen kulkutien järjestämistä koskeviin säännöksiin on myös lisätty yksityisen tiekunnan kuulemista koskevat säännökset. Esitykseen on tehty myös muita täsmennyksiä ja korjauksia.

Lausuntokierroksen aikana ja sen jälkeen on eräistä kysymyksistä myös järjestetty tapaamisia sidosryhmien kanssa.

Hallituksen esityksestä on käyty kuntalain (410/2015) 11 §:n mukainen neuvottelu ja asia on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa. Neuvottelu on jäänyt erimieliseksi.

4 Riippuvuus muista esityksistä

Hallitus on antanut eduskunnalle esityksen laeiksi verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä sekä tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) muuttamisesta (HE 116/2015 vp). Uudes- sa laissa säädettäisiin verkkotoimijoiden velvollisuudesta ilmoittaa keskitettyyn tietopistee- seen Viestintävirastoon tiedot verkkojen fyysisestä infrastruktuurista, suunnitelluista raken- nustöistä, rakentamiseen liittyvistä lupamenettelyistä sekä kaapeleiden, putkien ja niihin ver- rattavien aktiivisten verkon osien sijainneista. Sääntely koskisi myös maantielain mukaisten lupien nojalla teialueelle sijoitettavaa infrastruktuuria, kuten sähkö- ja telekaapeleita.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Maantielaki

10 §. *Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset.* Maanteiden ylläpitämisestä huolehtii valtio, joka on maanteiden tienpitäjä lain 10 §:n 1 momentin mukaan. Liikennevirasto toimii valtion tienpidon vastuuviranomaisena, ja tätä koskeva kirjaus lisättäisiin 1 momenttiin. Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) 1 §:n mukaan virasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä.

Pykälän 2 momentin mukaan voi muukin kuin tienpitäjä erityisestä syystä sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä. Esimerkkinä mainitaan tilanne, jossa tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen taikka tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää. Hallituksen esityksen HE 17/2004 vp mukaan erityisiä syitä voi olla muitakin. Esitetään 2 momenttia täsmennettäväksi lisäämällä jonkin tahon erityinen hyötyminen tehtävistä toimenpiteistä toiseksi esimerkiksi erityisestä syystä siihen, että muukin taho kuin tienpitäjä voisi sopimuksen nojalla osallistua kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Liikenneväylien korjausvelan vähentämistä ja uusien rahoitusmallien käyttöä koskevan Parlamentaarisen työryhmän ehdotuksen (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014) mukaan yksi uusi keino kehittämisinvestointien toteuttamiseksi voisi olla se, että hankkeesta hyötyvät tahot osallistuisivat jatkossa hankkeiden rahoitukseen nykyistä enemmän. Vaikka talousarvio-rahoitus on keskeisin tapa rahoittaa liikenneinfrastruktuurin investointeja, myös vaihtoehtoisia rahoitusmalleja tulisi voida käyttää. Siten liikennehankkeiden rahoitukseen voitaisiin tulevaisuudessa ohjata osa esimerkiksi liikennehankkeiden toteuttamisesta johtuvista hyödyistä.

Momenttiin tehtävällä lisäyksellä on tarkoitus kirjata lakiin nykyinen käytäntö, ja saada siten oikeusperusta budjettirahoituksen käyttämiselle kyseisellä tavalla. Lisäksi täydennyksellä on tarkoitus mahdollistaa vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttäminen erityisesti suurissa liikennejärjestelmän kehittämishankkeissa, joiden rahoittamisesta kunnat, yritykset ja valtio ovat tähänkin asti sopineet joustavasti. Tällaisia hankkeita ovat olleet vuonna 2012 valmistunut Kehä I Turunväylä-Vallikallio hanke, jossa valtion osuus kustannuksista oli 61 % ja Espoon 39) ja Kilpilahden tieyhteys, jossa yritys, kunnat ja kuntien liikelaitos maksoivat 47 % ja valtio 53 % kustannuksista.

Ulkopuolisen tahon mahdollisuus halutessaan osallistua tienpidon kustannuksiin voisi tulla kyseeseen erityisesti tilanteissa, joissa tiehanke alun perinkin toteutetaan jonkin yksittäisen tahon edun vuoksi tai pyynnöstä. Erityistä hyötyä tällaisessa tilanteessa voi olla esimerkiksi kiinteistön arvon nousu sen liikenteellisen aseman paranemisen vuoksi. Myös yrityksen kilpailuasema voi parantua, tai toiminnan harjoittamisen edellytykset parantua muuten merkittävästi. Erityistä hyötyä voisi saada esimerkiksi elinkeinonharjoittaja, jonka toimipiste sijaitsee alueella, jossa ei ole liikenneyhteyksiä, kuten kaivos, uusi tehdas tai voimalaitos. Uuden maantieyhteyden rakentamisen seurauksena alueiden liikenteellinen asema voi parantua merkittävästi, jolloin alueiden käyttö- ja kehittämismahdollisuudet asumiseen tai elinkeinotoimintaan paranevat. Tästä voivat hyötyä niin kunnat kuin elinkeinoelämä.

HE 49/2016 vp

Valtio ja kunnat ovat tähänkin mennessä tehneet sopimuksia teiden rakentamisen kustannusten jaosta joustavasti ja vapaaehtoisuuden pohjalta. Tätä käytäntöä ei ole tarkoitus muuttaa. Valtio tekee lisäksi suurimpien kaupunkiseutujen kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen - aiesopimuksia, joiden tavoitteena on maankäytön ja liikenteen ratkaisujen parempi yhteensovittaminen. Näillä ns. MAL-sopimuksilla pyritään osaltaan edistämään hankkeiden ennakoimista ja yhdyskuntien johdonmukaista kehittämistä.

Valtiolla on edelleen vastuu pykälän 1 momentin mukaisesti tienpidosta ja sen kustannuksista, eikä 2 momenttiin tehtävällä lisäyksellä ole tarkoitus muuttaa tätä lähtökohtaa. Uudella perusteella ei myöskään ole tarkoitus luoda pääsääntöä, jonka mukaan valtion vastuulle kuuluvien hankkeiden toteuttaminen vaatisi aina ulkopuolisesta rahoituksesta sopimista. Hyötymisperusteen lisäämisellä ei ole myöskään tarkoitus vaikuttaa tienpidon tarvehankintaan. Valtion on huolehdittava siitä, etteivät alueet joudu eriarvoiseen asemaan maantiehankkeiden toteuttamisessa niiden sijainnin tai kuntien taloustilanteen seurauksena.

Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi kuntien tehtävien vähentäminen. Momenttiin tehtävä lisäys ei lisää kuntien tehtäviä, sillä kyse on ainoastaan nykykäytännön mukaisen periaatteen selkeämmästä kirjaamisesta lakiin. Momentissa on lisäksi kyse ainoastaan mahdollisuudesta sopia kustannuksiin osallistumisesta, ei sitovasta velvoitteesta.

Pykälän 3 momentiksi esitetään, että valtio tienpitäjänä voisi osallistua myös muun kuin maantien toteuttamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy tienpitäjän tehtäviin. Rahoituksella pyrittäisiin turvaamaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja toteuttamaan maantielain tavoitteita. Esitetty kirjaus mahdollistaisi toimenpiteitä, joilla pyritään joustavoittamaan ja edistämään vaihtoehtoisia keinoja, joilla tienpitäjä voi edistää maantielain mukaisten tavoitteiden toteutumista. Kyse olisi aina erityistilanteista, joissa liikennejärjestelmän toimivuus tai turvallisuus edellyttäisivät tienpitäjän rahoitusta muualla kuin maantien tiealueella, ja tienpitäjä arvioi toimenpiteen tarpeelliseksi. Maantielain tarkoituksena on 1 §:n mukaan ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lisäksi lain 3 §:ssä todetaan, että maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Maantieverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on 3 §:n mukaan edelleen kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

Muutos mahdollistaisi esimerkiksi aikaisemmin maantiealueelle rakennettujen niin sanottujen kylmien levähdysalueiden toteuttamisen jatkossa myös maantiealueen ulkopuolelle tienkäyttäjille suunnattujen palveluiden yhteyteen. Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista tienpitäjän osallistumista levähdysalueiden toteuttamiseen muualla kuin maantien tiealueella, mutta maantiealueella sijaitsevat alueet eivät useinkaan vastaa asiakkaiden tarpeita. Esitetyn muutoksen tuoman mahdollisuuden käyttöönottoaminen vaatisi vastaavaa mahdollistavaa sääntelyä myös valtion talousarviossa. Taukopaikkojen tarve johtuu siitä, että raskaan liikenteen kuljettajien on noudatettava ajo- ja lepoaika-asetusta, ja tämä edellyttää riittävää ja turvallista taukopaikkaverkostoa. Taukopaikkojen palvelutason tulisi olla sellainen, että ammattikuljettaja on vuorokausilevon jälkeen riittävän levännyt. Tällä on vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Taukopaikkojen määrä voi tulevaisuudessa vähentyä. Esimerkiksi muutamat yksityiset liikenneasemat ovat poistaneet raskaalle liikenteelle tarkoitettut pysäköintipaikat tai asettaneet pysäköinnille aikarajoituksia. Nämä liikenneasemat painottavat liiketoiminnassaan henkilöliiken-

teen palvelemista tai raskaan liikenteen osalta vain lyhytaikaista asiointia. Uudellamaalla uusien levähdysalueiden tarvetta lisää myös raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksien loppuminen Länsisatamassa. Nykyisinkin raskaan liikenteen yli neljän tunnin pysäköinti Länsisatamassa on kiellettyä.

Taukopaikkojen turvallisuusvaatimusten oletetaan tulevaisuudessa korostuvan myös Suomessa. Suomessa kuljetuksiin kohdistuva rikollisuus ei vielä ole suuri ongelma; eniten tapahtuu polttoainevarkauksia. (SKAL Kuljetusbarometri 1 / 2015). Rikollisuus on viime aikoina lisääntynyt Suomen lähialueilla mm. Ruotsissa ja lisääntyy ajan mittaan myös Suomessa. Kuljetusyrittysten asiakkaat vaativat turvallisten taukopaikkojen (valaistus, palvelut, valvonta) käyttöä. Usein vastuuvakuutus ei korvaa vahinkoa, jos kuljetusyksikkö tai kuljetettava tavara on jätetty vartioimatta.

11 §. Tienpitoviranomainen. Pykälää esitetään muutettavaksi ja Liikennevirasto määriteltäväksi maanteiden ylläpidosta vastaavaksi viranomaiseksi. Liikennevirastosta annetun lain 1 §:n mukaan Liikennevirasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Lain 2 §:n mukaan Liikenneviraston tehtävänä on muun ohella vastata valtion tie- ja rataverkosta, merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta ja ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta sekä vastata ELY-keskusten toiminnan ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa. Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi ja vastaamaan tosiasiallista tilannetta. Liikennevirasto toimisi maanteiden varsinaisena tienpitoviranomaisena ja vastaisi koko maantieverkon yleisestä kehittämisestä ja ylläpidosta sekä valtion talousarviossa tienpitoon osoitetuista määrärahoista. Laissa olevat maininnat tienpitäjistä ja tienpitoviranomaisesta koskisivat Liikennevirastoa vain, kun siitä on erikseen säädetty. Tältä osin ei ole tarkoitus muuttaa nykytilaa, vaan tienpitoviranomaisten tehtävänjako säilyisi ennallaan. Liikenneviraston tehtävistä on säädetty tarkemmin muun muassa maantielain 4, 31, 42, 42 b, 43 b, 43 c, 43 d, 52 b, 99, 104 ja 109 §:ssä. Muualla maantielaissa olevat viittaukset tienpitoviranomaiseen koskisivat ELY-keskuksia kuten nykyäänkin eikä viranomaisten välistä työnjakoa siten esitetä muutettavaksi.

Operatiivisesta tienpidosta vastaisivat edelleenkin toimivaltaiset ELY -keskukset lain 11 §:n mukaisina tienpitoviranomaisina ja Liikenneviraston ohjauksessa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 7 ja 8 §:n mukaisesti ELY-keskuksille tehdään tulossopimus, jonka osapuolina ovat kyseiset ELY-keskukset, niitä ohjaavat ministeriöt sekä keskushallinnon virastot. Liikennevirasto toimii liikennehallinnon keskusvirastona. Liikennevirasto osoittaa erillisellä päätöksellä ELY-keskuksille käyttöoikeuden perusväylänpidon ja maanhankinnan määrärahoihin.

Kun ratalain 7 §:n 1 momentin mukaan Liikennevirasto toimii hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä, tulisi Liikennevirasto olemaan sekä radan- että tienpitäjä. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

17 §. Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 1 momentin mukaan 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.

Pykälän 2 momentin mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan voimassaolevan lain mukaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa

asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että myös tiesuunnitelma voitaisiin hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos tiesuunnitelma poikkeaisi asemakaavasta vaikutuksiltaan vähäisessä määrin. Lisäksi edellytettäisiin, että kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin tiesuunnitelma välittömästi vaikuttaa, puoltaisivat suunnitelman hyväksymistä. Ehdotetulla muutoksella vältettäisiin poikkeamis päätöksen tai vaikutuksiltaan vähäisen kaavamuutoksen tekeminen kunnassa suunnitelman hyväksymisvaiheessa. Esitetty muutos sujuvoittaisi suunnitelmien hyväksymiskäsittelyä Liikennevirastossa, kun kunnan ei tarvitsisi ryhtyä valmistelemaan ja viemään läpi kaavan muutosta tai poikkeamis päätöstä tilanteissa, joissa tarve poiketa tiesuunnitelman asemakaavan mukaisuudesta olisi vähäinen ja vähäiselle poikkeamiselle oikeusvaikutteisesta asemakaavasta olisi saatu kunnan ja kiinteistönomistajien suostumus. Ehdotus on yhdenmukainen myös hallinnollisen taakan vähentämisen tavoitteen kanssa. Sisällöllisesti vastaava muutos ehdotetaan tehtäväksi myös ratalain 10 §:n 4 momenttiin.

22 §. Tiesuunnitelman sisältö. Tieliittymät sekä maantien ja rautatien tasoristeykset ovat liikenneturvallisuuden kannalta riskikohteita. Liikenneturvallisuussyistä maantielain 45 §:ssä säädetään tiealueen ulkopuolisista näkemäalueista, joilla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen. Näkemäalueilla on rakennusten pitäminen kielletty ja tienpiviranomaisella on oikeus poistaa näkemäalaa rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet.

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on arvioitava tien vaikutukset, kuten liikenneturvallisuusvaikutukset ja esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Maantien suoja- ja näkemäalueita koskevat säännökset eivät ole käytännössä aina osoittautuneet riittäviksi liikenneturvallisuuden varmistamiseksi esimerkiksi päätieverkolla sekä rautatien ja maantien risteyskohdissa. Liikenneturvallisuuden sitä merkittävästi vaatiessa olisi perusteltua tarvetta voida lunastaa erityisesti liittymissä ja tasoristeyksissä tiealueeksi ja siten tienpitäjän omistukseen alueita, joilla nykyisen lain mukaan olisi voimassa suoja- ja näkemäalueita tarkoittava maanomistajan käyttövallan rajoitus. Varsinkin niissä tapauksissa, jolloin liittymästä tai tasoristeyksestä joudutaan turvallisen näkemän muodostamiseksi ja säilyttämiseksi poistamaan puusto taikka poistamaan tai muotoilemaan luonnonesteitä, olisi perusteltua aihetta lunastaa tarvittavat alueet tiealueeksi. Samoin olemassa olevan rakennuksen tai rakennelman poistaminen näkemän estävänä tai sitä rajoittavana olisi osa tiealueen lunastusta ja täten tienpitäjän omistukseen tuleva tiealue säilyisi rakentamattomana. Tämän vuoksi ehdotetaan 22 §:ään lisättäväksi uusi 3 momentti, joka mahdollistaisi näkemäalueen osoittamisen tiesuunnitelmassa liikenneturvallisuussyistä tiealueeksi. Tällaisen tiealueeksi osoitetun alueen ulottuvuus määrittäisi näkemä-alueista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (65/2011) mukaisesti. Tiesuunnitelmassa tulisi esittää tiealueeksi määrittämisen liikenneturvallisuusperusteet.

23 §. Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet. Pykälän 1 momentin mukainen oikeus käyttää kiinteistöä liitännäisalueena on luonteeltaan pysyvä ja voimassa siihen saakka kunnes liitännäisalue lakkautetaan. Pykälän 2 momentissa säädetään tienpitäjälle tulevasta tietyön ajan kestävästä erityisistä oikeuksista, jotka ovat tarpeen tietyötä varten. Läjittämisen sijasta pykälässä ehdotetaan jatkossa käytettävän termiä sijoittaminen, joka on nykyisin käytössä ja kuvaa toimintaa paremmin. Maa-ainesten sijoittamisen suhteen on ilmennyt epäselvyyttä. Sijoitusalueet osoitetaan tiesuunnitelmassa ja ne otetaan tienpitäjän haltuun tietoituksessa. Tällöin tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää aluetta tietyössä irrotettujen ja työssä tarpeettomien maa-ainesten sijoittamiseen. Oikeus sijoittamiseen on voimassa tietyön ajan. Pääsääntö on, että maa-aines sijoitetaan alueelle pysyvästi, mutta tiesuunnitelmassa voidaan määrätä jatkossa, että sijoittaminen on tilapäistä. Tässä tarkoitettu oikeus sijoittamiseen ei poista velvollisuutta hakea muun lainsäädännön mukaista lupaa, milloin sellainen maa-

ainesten sijoittamiselle vaaditaan. Sijoitusalueiden siistimisestä ja tasaamisesta tietyön päätyttyä säädetään maanteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (924/2005) 6 §:ssä. Maa-aineksen sijoittamista koskevana täsmennyksenä 2 momenttiin ehdotetaan, että tiesuunnitelmassa voitaisiin osoittaa tietyön ajaksi oikeus työssä irrotettavien maa-ainesten tilapäiseen tai pysyvään sijoittamiseen. Samalla muutettaisiin momentin virheellinen maininta tienpitoa varten tarvittavasta yksityisen tien käytöstä tai tekemisestä tarkoittamaan oikeutta työssä tarvittavaan yksityiseen tiehen. Pykälän 1 momentti säilyisi nykyisessä muodossa.

Ratalain 16 §:n 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöiset muutokset.

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa.* Pykälän 3 momentin viittaus muutettaisiin tarkoittamaan 1.1.2012 voimaan tullutta vesilakia (587/2011). Muilta osin pykälä säilyisi nykyisessä muodossa.

31 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Maanteiden yleis- ja tiesuunnitelmat ovat tiehankkeiden toteuttamiseen tähtäviä suunnitelmia, joita niistä johtuvien maankäyttövaikutusten vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista pitää voimassa epämääräisen pitkää aikaa. Maankäytön tarpeet, tekninen kehitys, lainsäädäntö ja arvostukset muuttuvat, minkä vuoksi yleissuunnitelmalle ja tiesuunnitelmalle on pykälässä asetettu tietyt voimassaoloajat.

Pykälän 1 momentin mukaan yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa, ellei tiesuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Yleissuunnitelman rauettua se olisi käsiteltävä hallinnollisessa menettelyssä uudelleen. Kahdeksan vuoden ehdoton vanhentumisaika on osoittautunut liian jäykäksi ottaen erityisesti huomioon tiehankkeiden rahoituksen varmistamiseen tarvittava aika. Riittävän joustavuuden saavuttamiseksi ehdotetaan pykälän 1 momenttia muutettavaksi siten, että Liikennevirasto voisi pidentää yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Suunnitelmien voimassaoloajat eivät nykyisellään aina ole riittäviä ja suunnitelmia myös raukeaa, vaikka suunnitelmat itsessään olisivat toteuttamiskelpoisia ja täyttäisivät sisällöllisesti lain asettamat vaatimukset. Tausalla on osaltaan väylien rahoituksen varmistamiseen liittyvät seikat, mutta myös muut tekijät, kuten kuntien ja maakunnan liittojen kaavoitus sekä kaavoihin ja suunnitelmiin liittyvät usein rinnakkaiset valitusprosessit hallintotuomioistuimissa. Jos voimassaoloaikoja lyhennettäisiin, suunnitelmien uudelleen käsittelystä aiheutuisi ylimääräistä työtä, johon olisi varattava lisäresursseja muun muassa Liikennevirastossa ja ELY-keskuksissa. Siten voimassaoloaikoihin esitetyt harkinnanvaraiset pidennykset ovat sääntelyn ja menettelyjen sujuvoittamisen tavoitteen mukaisia. Toisaalta suunnitelmien voimassaoloajoilla on merkitystä myös arvioitaessa suunnitelmassa osoitetun alueen kiinteistön omistajien omaisuudensuojaa. Voimassaoloajan pidentäminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan ja tien suunnittelun 17 §:ssä säädettyjen yleisten edellytysten sekä 19 §:ssä säädettyjen yleissuunnitelman sisältövaatimusten täyttymiseen, joihin lainkohtiin momentissa viitattaisiin. Vain ajantasaisien, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten yleissuunnitelmien voimassaoloaikaa voitaisiin jatkaa. Liikenneviraston päätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla. Säännös olisi yhdenmukainen ratalain 26 §:n 1 momentin kanssa.

Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

Pykälän 3 momentin mukaan päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Hyväksytty tiesuunnitelma saattaa sisältää useita toisistaan erillisiä kohteita tai tietyö voi muuten tapahtua vaiheittain. Epäselvyyttä on syntynyt siitä, tarkoitetaanko momentissa tietyön aloittamisella koko tiesuunnitelma-alueen käsittävää ja kaikkia

suunnitelmassa osoitettuja toimenpiteitä tarkoittavien töiden aloittamista vai suunnitelman jonkun osa-alueen rakennustyön käynnistämistä. Tienpitoon osoitettujen määrärahojen niukkuus voi johtaa siihen, että tietyö on mahdollista aloittaa vain joiltain osin. Tietyön osittainenkin käynnistäminen tarkoittaa hankkeen toteuttamisen aloittamista ja vain vuotuisrahoituksen vaatima hankkeiden priorisointi voi viivästyttää tiesuunnitelman tarkoittaman tietyön aloittamisen koko suunnitelman alueella. Kun tienpitoviranomaisen tahtotila suunnitelman tarkoittaman hankkeen toteuttamiseksi on olemassa, ehdotetaan, että tietyön osittainenkin käynnistäminen estäisi tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen raukeamisen. Tienpitoviranomaisen on kuitenkin varmistauduttava siitä, että tiehanketta vaiheittain toteutettaessa se edelleen täyttää tiesuunnitelman hyväksymisen edellytykset.

Liikennevirasto voi pidentää tietyön aloittamiselle asetettua määräaika enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä liikenne- ja viestintäministeriö sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Tiesuunnitelma on yksityiskohtainen tiehankkeen toteuttamissuunnitelma. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikennepolitiikasta ja tienpidon suurista linjauksista eikä yksittäisten tiehankkeiden toteuttamisesta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirasto voisi päättää tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämisestä myös silloin, kun suunnitelman voimassaoloaika olisi tarvetta jatkaa jo kerran pidennetyn ajanjakson lisäksi. Pidentämisspäätöksiä tehtäessä olisi arvioitava, täyttääkö tiesuunnitelma 17 §:ssä säädetyt yleiset edellytykset ja 22 §:ssä säädetyt tiesuunnitelman sisältövaatimukset. Yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämisen tapaan vain ajantasaisten, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten tiesuunnitelmien voimassaoloaika voitaisiin jatkaa. Tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeviin päätöksiin voitaisiin hakea muutosta valittamalla. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään yhdenmukaistamaan maantie- ja ratalain mukaisten suunnitelmien voimassaoloajat ja samalla varmistamaan, että voimassaoloajat ovat riittävät suunnitelmien tarkoituksenmukaisen etenemisen ja käsittelyn varmistamiseksi. Päätösvalta koskien suunnitelmien voimassaoloa ehdotetaan siirrettäväksi kokonaan Liikennevirastoon, sillä se vastaa myös suunnitelmien hyväksymisestä ja sillä on kokonaisvastuu maantie- ja rataverkosta.

32 §. *Seuranta.* Pykälän mukaan tienpitoviranomaisen tulee seurata tiehankkeen vaikutuksia ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia vaikutusarviointeja kehitettäessä ja valittaessa suunnitteluratkaisuja. Tienpitoviranomainen on esitetyn 11 §:n mukaan Liikennevirasto erikseen säädetyissä tapauksissa ja muutoin toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Yleis- ja tiesuunnitelmat hyväksyy pääsääntöisesti Liikennevirasto, joka myös vastaa keskusten toiminnan ohjauksesta toimialallaan. Pykälän tarkoittamista seuranta- ja kehittämistehtävistä tulisi huolehtia keskitetysti, minkä vuoksi ehdotetaan, että ne kuuluisivat Liikennevirastolle.

32 a §. *Radat tien suunnittelussa.* Maantien rakentaminen voi aiheuttaa tarpeen puuttua rautatiehen ilman että olisi olemassa rautatien parantamistarvetta. Maantien rakentamisesta päätetään maantielain suunnittelu- ja päätöksentekojärjestelmän mukaisesti. Maantien rakentamisella tarkoitetaan maantielain mukaan uuden maantien tekemistä ja olemassa olevan tien parantamista. Parantamista ovat myös hankkeet, joissa on kysymys pelkästään maantiehen liittyvien yksityisten teiden järjestelystä. Rautatien rakentamisesta ovat voimassa ratalain vastaavat säännökset. Samasta hankkeesta johtuvien rinnakkaisten hallintomenettelyjen vähentämiseksi ehdotetaan, että maantien rakentamisesta aiheutuva puuttuminen tiehankkeen vaikutusalueen rautatiehen kuten sen siirtäminen taikka tasoristeysten järjestely niitä poistamalla tai siirtämällä ja järjestelyihin liittyvät uuden kulkuyhteydet voitaisiin osoittaa ja ratkaista maantien rakentamista tarkoittavassa maantielain mukaisessa suunnitelmassa. Ehdotettu muutos ei vaikuttaisi rautatielain mukaisten velvoitteiden hoitamiseen, kuten rautatien rakentamisesta Liikenteen turvallisuusvirastolle tehtävään ilmoitukseen. Menettelystä säädettäisiin uudessa 32 a §:ssä ja se olisi vaihtoehtoinen nykyisen erillisten väyläkohtaisten hallintomenettelyjen kanssa. Rauta-

tien rakentamisesta johtuvista maantiejärjestelyistä säädettäisiin ratalakiin ehdotettavassa 25 b §:ssä, jonka mukaan rautatien suunnitelmissa voitaisiin osoittaa ratahankkeen vaatimat muutokset maanteihin.

34 §. Rajoitettu kunnossapito. Maantie on pidettävä 33 §:n 1 momentin mukaan yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Rajoitetusta kunnossapidosta säädetään 34 §:ssä, jonka 1 momentin mukaan tienpitoviranomainen voi päättää, että maantietä tai sen osaa ei pidetä 33 §:n 1 momentin tarkoittamassa kunnossa. Tällainen tie tai tien osa suljetaan yleiseltä liikenteeltä. Tapaukset koskevat lähinnä levähdys-, varasto- tai kuormausalueiden talvikunnossapidosta luopumista. Päätös tulee tienkäyttäjien tietoon tien tai sen osan sulkemisesta osoittavalla liikennemerkillä kuten lisäkilvellä taikka peittämällä tai poistamalla pysäköintipaikkaa osoittava liikennemerkki. Jos tien tai sen osan sulkemisella olisi merkittäviä vaikutuksia useiden tienkäyttäjien säännölliseen liikkumiseen kuten lopettamalla jonkin jalkakäytävän tai pyörätien talvikunnossapito, olisi väylän talviaikaisesta sulkemisesta tarpeen tiedottaa muutenkin kuin liikennemerkillä. Kun lainkohdasta puuttuvat säännökset tiedottamisesta, ehdotetaan momenttiin tehtäväksi poliisin ja pelastusviranomaisten tiedottamista sekä kuuluttamista tarkoittavat lisäykset. Sulkemisesta olisi ilmoitettava suoraan poliisille ja pelastusviranomaisille, kun sulkemisella voisi olla merkitystä niiden tehtävien hoitamisen kannalta. Kiireellisen hätäkeskustoitinnan, poliisitoiminnan, pelastustoiminnan ja ensihoidon toteuttamisen kannalta on tärkeää, että näille toimijoille tulee tieto yleiseen liikenteeseen käyttämisen lopettamisesta jollakin tienosalla. Liikennevalvonnan ja erityisesti raskaan liikenteen valvonnan näkökulmasta on tärkeää, että valvontaan soveltuvia hyvin hoidettuja paikkoja on käytössä myös talviaikaan. Tienpitäjän tulisi tiedottamisen ohella huomioida liikennevalvonnan tarpeet päätöksiä tehdessään. Tienpitoviranomaisen asiana olisi harkita, milloin kuuluttaminen olisi tarpeen. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälässä säädetään tilapäisen kulkutien järjestämisestä toisen maalle. Nykyisen lain mukaan tienpitoviranomaisella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie, milloin maantien liikenne estyy esimerkiksi tien sortumisen tai poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden vuoksi. Tilapäisen kulkutien järjestäminen tarkoittaa toisen maalle tehtävää tietä taikka olemassa olevan yksityisen tien käyttöön ottamista maantien liikennettä varten esteen ajaksi. Esteen poistuttua alue palautuu entiseen käyttöönsä. Lainkohta on osoittautunut käytännön tienpidon kannalta liian suppeaksi, minkä vuoksi tilapäisen kulkutien järjestämisen edellytyksiä tulisi laajentaa ja täsmentää. Edellytyksiin ehdotetaan lisättäväksi tietyö, jos se erityisestä syystä edellyttää tilapäisen kulkutien järjestämistä. Tällaisella tietyöllä tarkoitettaisiin lähinnä lyhytaikaisia toimenpiteitä kuten siltojen kansitöitä. Ne eivät luonteensa ja laajuutensa vuoksi yleensä edellytä tiesuunnitelmaa, jossa osoitettaisiin tietyön tarvitsemat tilapäiset kulkutiet. Pykälää ei sovellettaisi tavanomaisen tien ylläpitoon liittyvän tietyön tapauksissa. Maantien sortumiseen rinnastettaisiin maantiehen kuuluvan rakennelman kuten sillan sortuminen tai sortumisvaara. Pykälää sovellettaisiin myös niissä tilanteissa, joissa poikkeustilanne ei estä kaikkea liikennettä, mutta estää esimerkiksi tietyn painorajan ylittävän liikenteen, joka siten voitaisiin ohjata tilapäiselle kulkutielle kunnes maantie on saatu korjattua tai maantien alitettava rumpu uusittua. Pykälää ei ole tarkoitus soveltaa tilanteissa, joissa painorajoitus johtuu esimerkiksi normaalista toistuvasta kelirikosta, vaan soveltaminen edellyttää esteen poikkeuksellisuutta. Tilapäinen kulkutie toisen maalla ei täytä maanteiden tavanomaisia laatuvaatimuksia, joten tällaiselle tielle ohjatun ajoneuvon kuljettajalta on edellytettävä erityistä varovaisuutta. Tilapäinen kulkutie olisi maantien osa, ja sen kunnossapitoon sovellettaisiin 33 §:n säännöksiä. Tästä säädettäisiin 1 momenttiin tehtävällä lisäyksellä. Momenttia täydennettäisiin lisäksi kuultavien tasojen osalta niin, että myös laissa yksityisistä teistä (358/1962) tarkoitettulle tiekunnalle olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen.

Liikenneonnettomuus voi tilapäisesti estää maantien liikenteen, jolloin välittömien pelastustoimien, onnettomuuspaikan raivaamisen ja onnettomuuden syiden alustavan selvittämisen vuoksi maantie joudutaan sulkemaan ja liikenne ohjaamaan kiertotielle. Liikenteen ohjaajana toimii tieliikennelain 49 §:n 1 momentin mukaan poliisimies ja tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilaspoliisi. Lisäksi lainkohdassa viitataan rajavartiolakiin (578/2005), jossa säädetään rajavartiomiehen osallistumisesta liikenteen ohjaukseen. Pykälän 3 momentissa säädetään muista liikenteen ohjaajina toimivista henkilöistä. Tieliikennelain 4 §:n 1 momentin mukaan tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava poliisimiehen ja muun liikenteen ohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta. Epäselvyyttä ei ole ollut poliisimiehen tai muun tähän verrattavan liikenteen ohjaajan oikeudesta ohjata liikenneonnettomuuden sattuessa maantieliikennettä yksityiselle kiertotielle. Sen sijaan korvauskysymykset ovat jääneet epäselviksi eikä oikeuskäytäntöä ole. Vastuukysymysten selkeyttämiseksi ehdotetaan, että pykälään lisättävässä uudessa 2 momentissa viitattaisiin tieliikennelain 49 §:n tarkoitamiin liikenteen ohjaajiin ja todettaisiin heidän oikeutensa johtaa toisen maalle maantien liikennettä tapauksissa, jolloin maantien liikenne tilapäisesti estyy tiellä tapahtuneen liikenneonnettomuuden vuoksi tai muusta vastaavanlaisesta tilapäisestä esteestä kuten tulipalosta johtuen. Käytännössä toisen maalla tässä tarkoitettaisiin yksityistä tietä, joka palvelisi näin yleisen liikenteen tarpeita.

Pykälän 2 momentin tarkoittamaa kulkutietä käytävälle ajoneuvolle aiheutuneen vahingon korvaamiseen sovellettaisiin vahingonkorvauslakia (412/1974), jonka mukaan korvausvastuu edellyttää tahallisuutta tai tuottamusta. Korvausvastuuta on arvioitava 2 momentin tarkoittaman liikenteen ohjaajan menettelyn kannalta. Tuottamus tulee tällöin kysymykseen vain poikkeuksellisesti, kuten jos tilapäisen kulkutien puutteet sille ohjattavan liikenteen laadun ja määrän kannalta olisivat liikenteen ohjaajan selvästi havaittavissa esimerkiksi kantavuudeltaan heikon sillan vuoksi. Yksityisen tien ollessa tässä tarkoitettuna tilapäisenä kulkutienä ei sen pitäjä olisi vastuussa sille osoitetusta yleisestä liikenteestä.

37 §. Liittyminen maantiehen. Maantielain 4 §:n 3 momentissa säädetään runkoteistä. Niiden tarkoituksena on ennen kaikkea palvella pitkämatkaista liikennettä, ja niille asetettaisiin korkeat laatuvaatimukset sujuvan liikenteen turvalliseksi hoitamiseksi. Tämä edellyttäisi muun muassa yksityisten teiden liittymien määrän rajoittamista ja vähentämistä. Tämän perusteella 37 §:n 4 momentissa säädetään, että runkotielle pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Liikenne- ja viestintäministeriön asiana on määrätä runkoteistä. Tällaista määräystä ministeriö ei ole vielä antanut. On mahdollista, että runkoverkko muodostuisi alkuperäisiä kaavailuja laajemmaksi ulottuen hyvinkin harvaanasutuille alueille. Tämän vuoksi ehdotetaan, että hallinnollisesti raskaan tiesuunnitelmamenettelyn sijasta voitaisiin yksittäistapauksessa käsitellä ja ratkaista yksityisen tien liittyminen runkotiehen taikka moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden ylityskohta lupapäätöksellä. Tästä säädettaisiin momenttiin tehtävällä lisäyksellä, jossa viitattaisiin pykälän 1 momentin liittymälupaa ja maatalousliittymän tekemistä tarkoittavaan lupaan sekä 3 momentissa säädettyyn ylityskohdan järjestämiseen. Sen lisäksi, että lupa voitaisiin myöntää vain viitattujen lainkohtien mukaisten edellytysten täytyessä, vaadittaisiin lupapäätöksen tekemiselle erityisiä syitä sille, miksi tiesuunnitelmamenettelyä ei kyseisessä tapauksessa sovellettaisi. Tällöin tienpitoviranomaisen tulisi arvioida erityisesti alueen nykyistä ja tulevaa maankäyttöä ja uusia liittymätarpeita. Erityisten syiden voitaisiin katsoa olevan olemassa, jos nähtävillä olevassa tulevaisuudessakaan ei runkotien varren maankäytössä ole odotettavissa liittymätarvetta lisääviä muutoksia. Pykälän 1-3 momentteihin ei esitetä asiamuutoksia.

38 §. Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen. Pykälän 1 momentin mukaan liittymäluvan saaja vastaa liittymänsä tekemisestä ja kunnossapidosta tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaisesti. Pykälän 2 momentissa säädetään menettelytavoista, kun liitty-

män muuttunut käyttö aiheuttaa vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle. Yksityisen tien pitäjän tai maatalousliittymän haltijan tulee tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan muuttaa liittymänsä sellaiseksi, että vaara tai haitta poistuu tai vähenee ja jos velvollisuus laiminlyödään, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä mainitut työt siihen velvollisen kustannuksella. Kun vaaraa tai haittaa voi aiheutua liittymän lisääntyvästä käytöstä ilman että liittymää käyttävän liikenteen laatu olisi muuttunut, ehdotetaan momenttia täydennettäväksi siten, että myös liittymän merkittävästi lisääntyvä käyttö voisi aiheuttaa momentissa mainitut seuraukset. Lisäksi momenttiin lisättäisiin selkeyden vuoksi, että toimintavelvollisen tulee kustannuksellaan tehdä vaadittavat muutokset. Muutostyöt kohdistuisivat ensisijaisesti itse liittymään sen rakennetta parantamalla tai sen sijaintia muuttamalla. Toimenpiteet voisivat poikkeuksellisesti kohdistua myös liittymäalueelle laajemmin kuten esimerkiksi rakentamalla liittymää varten maantielle kääntymiskaista, jos yritystoiminnasta tai sen kasvattamisesta aiheutuisi muuten liikenneturvallisuusriski maantieliikenteelle. Tämän vuoksi ehdotetaan momenttia täsmennettäväksi siten, että yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle vaaran tai haitan poistamista tai vähentämistä tarkoittavat muutokset. Pykälän 1 ja 3 momentteihin ei esitetä muutoksia.

Jos pykälän 1 - 3 momentissa velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, ehdotetaan pykälän uudessa 4 momentissa säädettäväksi, että tienpitoviranomaisella olisi oikeus teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella taikka keskeyttää aloitettu rakennustyö. Nykyisessä laissa on teettämisoikeudesta säädetty vain 2 momentissa. Teettämis- tai keskeyttämismenettelyyn sovellettaisiin uhkasakkolakia (1113/1990), johon momentissa viitattaisiin. Uhkasakkolain mukainen menettely on kaksivaiheinen. Ensin on päätettävä teettämis- tai keskeytysuhan asettamisesta ja laiminlyönnin jatkuessa määrättävä teettämis- tai keskeyttämishenki pantavaksi täytäntöön. Molempiin päätöksiin voidaan hakea muutosta. Uhkasakkolain 15 §:n 2 momentin mukaan teettämis- tai keskeytysuhan täytäntöönpanoon saadaan kuitenkin ryhtyä siitä huolimatta, että sitä tarkoitettavaan päätökseen haetaan muutosta, jollei valitusviranomainen toisin määrää. Kun pykälän mukaisten velvoitteiden laiminlyönti voi vaarantaa liikenneturvallisuutta, on tärkeää, että tarvittaviin oikaisutoimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä ilman viivytyksiä.

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 1 momenttiin ei esitetä muutoksia. Pykälän 2 momentissa säädetään asemakaavan vastaisen liittymän poistamisesta tai sen käytön estämisestä. Toimenpide edellyttää tienpitoviranomaisen valituskelpoista hallintopäätöstä. Liittymän asemakaavan vastaisuus on asemakaavan tultua lainvoimaiseksi lopullisesti ratkaistu ja korvaava kulkuyhteys on rakennettu katuna katusuunnitelman perusteella ja kadunpitopäätöksellä luovutettu yleiseen käyttöön. Maanomistajalla tai muulla uusiin liikennejärjestelyihin tyytymättömällä on ollut mahdollisuus valittamalla saada niihin muutosta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että asemakaavan vastaisen liittymän poistaminen tai sen käytön estäminen ei edellyttäisi tienpitoviranomaisen hallintopäätöstä. Toimenpiteestä tulisi ilmoittaa kiinteistön omistajalle tai haltijalle etukäteen ja varattava näille nykyisen lain mukaisesti mahdollisuus tulla kuulluksi. Lisättäisiin momenttiin niiden tahojen joukkoon, joille on varattava mahdollisuus tulla kuulluksi myös kyseisen yksityisen tien tiekunta. Jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, olisi ilmoituksesta kuulutettava 108 §:n mukaisesti.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Maantiet ovat yleisiä liikkumis- ja kuljetustarpeita varten. Tiealueet hankitaan ja tiet rakennetaan sekä varustetaan näiden tarpeiden vaatimalla tavalla. Tiealueisiin kohdistuu usein ulkopuolisten tahojen tarpeita ja tiealueille halutaan sijoittaa erilaisia rakennelmia, joihin ja muita laitteita. Tiealueiden käyttäminen tällaisiin muihin kuin maantietarkoituksiin edellyttää pääsääntöisesti tienpitoviranomaisen lupaa. Lupaharkinnassa punnitaan toimenpiteen vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja tienpitoon. Luvasta ja sen edellytyksistä sekä luvan saajan velvollisuuksista säädetään 42 §:n 1 ja 2 momentissa.

Tiealueita on joskus otettu ilman tienpitoviranomaisen lupaa yksityiseen käyttöön kuten kulukuvälineiden säilyttämiseen tai puutavaran varastointiin. Maantielaitureita on käytetty alusten pysyvinä kiinnityspaikkoina sekä siltoja ja kallioleikkauksia kiipeilyyn. Yleisen lupaedellytyksen puuttuminen on voinut synnyttää sellaisen käsityksen, että tiealueiden käyttäminen erillaisiin yksityisiin tarkoituksiin olisi sallittua ilman että tienpitoviranomaisella olisi oikeutta puuttua asiaan. Kuitenkin tällaiset toiminnot voivat vaarantaa liikenneturvallisuutta, haitata tienpitoa, vaurioittaa tieomaisuutta taikka aiheuttaa muuta vahinkoa tai haittaa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 42 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin edellyttäisi tienpitoviranomaisen lupaa, ellei toimenpiteeseen ole saatu 1 momentin mukaista lupaa tai menettely olisi 3 momentin mukaan sallittua. Maantietarkoitukset käyvät ilmi maantielain 5 §:stä, jossa määritellään, mitä maantiehen kuuluu. Tienpitoviranomainen voisi harkintansa mukaan nykyiseen tapaan antaa lupia esimerkiksi tiealueiden käyttämiseen pienimuotoiseen tilapäiseen myyntitoimintaan. Tiealueeseen kohdistuneen luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen, kuten tiealueelle ilman lupaa tuodun omaisuuden poistamiseksi sovellettaisiin 101 §:n 2 momentin säännöstä hallinnollisista pakkokeinoista. Pykälän 3 momenttiin ei esitetä muutoksia.

Hallinnollisen taakan keventämiseksi ehdotetaan pykälän 5 momentissa säädettäväksi, että lupaa ei kuitenkaan vaadittaisi 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle. Ehdotettavassa 52 a §:ssä kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskeva tilapäinen ilmoittelu vapautettaisiin 52 §:ään esitetystä ilmoitusvelvollisuudesta. Nämä ilmoitukset saisi asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen asianomaista tilaisuutta, ja ne olisi poistettava viikon kuluessa siitä, kun tilaisuus on pidetty. Myös 52 a §:ssä tarkoitettuja tilapäisiä ilmoituksia koskisi ehdotetun 52 §:n 1 momentin mukainen vaatimus laatia ja sijoittaa ne niin, että ne eivät vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että ne sopeutuvat mahdollisimman hyvin ympäristöön. Samoin on huomioitava tieliikennelain 56 § ja järjestyslain 6 §.

Liikennevirasto ehdotetaan valtuutettavaksi uudessa 6 momentissa antamaan määräyksiä tiealueelle sijoitettavien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista, sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voisi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä. Sijoittamisella tarkoitetaan rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijaintia sekä sijoittamis- tai asentamistyön toteuttamistapaa. Työnaikaisiin järjestelyihin sisältyvät tarvittavat liikennejärjestelyt sekä muut tarvittavat järjestelyt. Postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamisen osalta määräyksessä on huomioitava Viestintäviraston postilain 48 §:n nojalla antama määräys 61/2011 postilaatikkojen sijoittelusta päällekkäisen sääntelyn välttämiseksi. Liikenneviraston teknisluonteisessa määräyksessä voidaan kuitenkin huomioida kyseisten laitteiden ja rakennelmien sijoittamiseen liikenneturvallisuuden osalta liittyvät näkökohdat.

Liikenneviraston määräyksillä pyrittäisiin vähentämään liikenteelle tulevaa vaaraa, tienpidolle tulevaa haittaa ja tiealueella työskentelevälle aiheutuvaa vaaraa, ympäristölle tulevaa vahinkoa sekä esteitä myöhempien vastaavien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiselle. On tavallista, että moni verkkotoimija on halukas sijoittamaan johtojaan ja kaapeleitaan tiealueelle. Näiden mahtuminen edellyttää yhteisrakentamista aina kun mahdollista ja muutenkin johtojen ja kaapeleiden sijoittamista niin, että estetään mahdollisimman vähän seuraavien johtojen ja kaapeleiden sijoittamista. Liikenneviraston määräyksellä voitaisiin vähentää myös painejohdoista ja sähköjohdoista kaikille tiealueella myöhemmin työskenteleville aiheutuvaa vaaraa. Tiealueella työskentelee tienpidon työntekijöiden lisäksi myös muiden verkostojen raken-

tajia ja kunnossapitäjiä sekä viereisten kiinteistöjen asukkaita esimerkiksi postilaatikkoa pystyttämässä.

Liikennevirasto antaa nykyisin oikeudellisesti sitomattomia ohjeita esimerkiksi vaalimainosten sijoittamisesta liikenneväylien varsille (LIVI/758/05.00/2015). Määräyksenantovaltuuden säätämällä selkeytettäisiin Liikenneviraston norminanto-oikeutta.

42 a §. *Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle.* Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on 42 §:n mukaan oltava tienpitoviranomaisen lupa. Lisäksi 42 §:ään ehdotetaan uutta 4 momenttia, jonka mukaan tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin edellyttää tienpitoviranomaisen lupaa.

Pykälän 1 momentin mukaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamiseen tiealueelle momentissa luetelluissa tapauksissa ei vaadittaisi 42 §:n 1 momentin mukaista lupaa vaan ilmoitus. Momentissa määritellyt toimenpiteet soveltuvat ilmoitusmenettelyyn, sillä työskentely tiealueella kohdistuu vain lyhyeen matkaan tietä ja kestää lyhyen aikaa, jolloin kokoneen toimijan on helppo hallita vaara liikenteelle eikä haitta tienpidolle kasva yleensä suureksi.. Tarvittaessa järjestetään maastokatselmus. Ilmoitusmenettelyä ei oteta käyttöön pidemmissä tien pituussuuntaisten sähkö- ja telejohtojen ja -kaapelien sijoittamisissa tiealueelle, koska näissä tapauksissa vaaran ja haitan mahdollisuus on olennaisesti suurempi, jos tienpitäjä ei ennakolta tutki ja arvioi esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia. Lisäksi tienpitäjä voi tarkastaa, että pituussuuntaista johtoa ei sijoiteta niin, että johto vie tarpeettoman paljon tilaa ja estää siten myöhempien johtojen sijoittamisen tiealueelle. Ilmoitusmenettelyä voitaisiin ensinnäkin käyttää, kun pykälässä tarkoitettu johto tai kaapeli alitaisi maantien tai siihen kuluvaan jalkakäytävän tai pyörätien. Ilmoitusmenettelyä käytettäisiin toiseksi tapauksissa, joissa tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtäisiin jatkos tai tällaiseen kaapeliin liitettäisiin poikittaissuuntainen kaapeli tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse. Ilmoitusmenettely koskisi kolmanneksi maantien tai siihen liittyvän jalkakäytävän tai pyörätien ylitystä ilmajohtoilla sekä neljänneksi tiealueen ulkopuolelle asennettavia tien pituussuuntaisia ilmajohtoja, joiden johtoalue ulottuu tiealueelle. Viidenneksi ilmoitusmenettely tulisi käyttöön uusien laajakaistahankkeiden vaatimissa telekaapelin sijoittamisissa tiealueelle silloin, kun kyse on uusista asiakasliittymistä, jotka on hankittu vasta laajemman laajakaistahankkeen rakennustyön aikana. Momentin kuudennen kohdan mukaan ilmoitusmenettelyä voitaisiin käyttää myös tien pituussuuntaisissa kaapeloinneissa, kun kaapelia sijoitetaan tien pituussuunnassa yksinomaan ennestään olemassa olevaan putkitukseen asennettavien kaapeleiden tapauksessa. Joillakin tieosuuksilla on valmiina tällaisia tienpitoviranomaisen tai verkkotoimijan omistamia tien pituussuuntaisia putkituksia, joihin kaapeli voidaan asentaa. Tiealueella tehtävä työ keskittyy näissä tilanteissa suojaputkien päihin ja jatkoskohtiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta ilmoittaa toimenpiteestä tienpitoviranomaiselle ja ilmoitukseen sisällytettävistä selvityksistä. Ilmoitukseen olisi liitettävä selvitykset kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnittelusta aloituspäivästä. Olosuhdetietoihin tulee sisältyä riittävät maaperätutkimukset, silloin kun maaperäkartan tai maastossa näkyvien kallioiden tai suurten kivien perusteella on mahdollista, että tien alitusta tai muuta kaapelointia ei voida toteuttaa tavanomaisin menetelmin ja asennussyvyysin. Tällaisissa tilanteissa olisi selvítettävä maaperätutkimuksin sellainen sijainti ja menetelmä, mitkä mahdollistavat asentamisen Liikenneviraston määräyksen mukaisesti.

Ilmoitus olisi 3 momentin mukaan annettava viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloittamisajankohtaa. Tienpitoviranomainen voisi ehdotuksen mukaan ilmoituksen saatuaan kieltää toimenpiteen ennen ilmoitettua aloitusajankohtaa, jos se harkitsisi, että kaapelin sijoittaminen voisi aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Momentissa säädettäisiin, että ilmoituksen tekijä ei saa aloittaa suunniteltua toimenpidettä ennen ilmoitettua aloituspäivää. Ilmoituksen ollessa puutteellinen antaisi tienpitoviranomainen sen johdosta kieltävän päätöksen. Hallintopäätöksen perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ovat vaikuttaneet ratkaisuun, ja päätöksestä kävisi siten ilmi ilmoituksessa olleet puutteet. Ilmoituksen lähettäjä voisi tehdä uuden ilmoituksen ja korjata aikaisemmassa ilmoituksessa olleet puutteet kieltopäätöksen ja tienpitoviranomaisen ohjeistuksen mukaisesti. Myös tällaiseen uuteen ilmoitukseen sovellettaisiin 21 päivän määräaikaa. Tienpitoviranomaisen olisi pyrittävä yhteistyössä ilmoituksen antaneen henkilön kanssa korjaamaan ilmoituksessa kieltämisen perusteena olleet puutteet.

Liikennevirasto ehdotetaan valtuutettavaksi 4 momentissa antamaan tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Kaapeleiden ulkoisilla suojarakenteilla tarkoitettaisiin esimerkiksi suojaputkia tai -kouruja. Sijoittamisella tarkoitetaan kaapelireitin sijaintia sekä sijoittamistyön, siis kaapelin asentamisen, toteuttamistapaa. Työnaikaisiin järjestelyihin sisältyvät tarvittavat liikennejärjestelyt sekä muut tarvittavat järjestelyt. Liikennevirasto antaa nykyään oikeudellisesti sitomattomia ohjeita kaapeleiden sijoittamisesta tiealueelle. Momentilla selkeytettäisiin Liikenneviraston norminanto-oikeutta. Nykyisten tosiasiallisesti velvoittavien ohjeiden sijaan tarkempia säännöksiä voitaisiin antaa lain nojalla sitovissa määräyksissä. Nyt annettavan määräyksenantovaltuuden nojalla mahdollisesti annettavien määräysten lisäksi Viestintävirasto on tietoyhteiskuntakaaren (917/2014) 244 §:n nojalla antanut määräyksiä, joissa on kattavasti määrätty telekaapeleiden asennussyvyyksistä, kaapeleiden rakenteista sekä muista teknisistä ominaisuuksista (määräykset 38 E/2014, 43 F/2015, 54 B/2014). Sähköturvallisuuslaissa (410/1996) ja siitä johdetuissa standardeissa puolestaan on annettu sähkölaitteistojen teknisiä ominaisuuksia koskevia turvallisuusvaatimuksia. Liikenneviraston määräyksillä ei ole tarkoitus luoda päällekkäisiä normeja edellä mainittujen kanssa. Liikennevirasto voisi kuitenkin antaa liikenneturvallisuuden ja tienpidon kannalta tarpeelliset määräykset suojaamisesta ja sijoittamisesta. Edellä mainittuja määräyksiä ja standardeja ei ole laadittu huomioimaan tienpidon ja liikenneturvallisuuden erityistarpeita, kuten tienpidon kannalta riittäviä ilmajohdosten alikulkukorkeuksia, varoituserkkojen käyttöä tai kaivunkestäviä suojauksia ja asennussyvyysia.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettujen toimenpiteiden suorittaminen eräillä alueilla vaatii kuitenkin tienpitoviranomaisen erityistä tarkkailua ja ohjeistusta. Siksi 5 momentissa säädettäisiin, että tällaisilla alueilla 1 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin kuitenkin tarvittaisiin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa. Ilmoitusmenettelyä ei sovellettaisi 1 kohdan mukaan, kun toimenpide kohdistuisi moottori- tai moottoriliikennetien tiealueelle. Luvan myöntäminen johdon tai kaapelin sijoittamiseen moottori- tai moottoriliikennetien tiealueelle voi ylipäättään tulla kyseeseen erittäin poikkeuksellisesti, koska työskentely moottoritiellä aiheuttaa käytännössä aina vaaraa liikenteelle ja työn suorittajalle. Ilmoitusmenettelyä ei momentin 2 kohdan mukaan käytettäisi alueilla, joilla on pohjavesisuojaus. Pohjavesisuojauksen kohdalla edes 42 §:n 1 momentin mukaisen luvan myöntäminen ei tule kyseeseen, sillä kaapelin sijoittamisen vaatima kaivaminen rikkoo suojauksen käytännössä korjauskelvottomaksi, mikä voi johtaa myös pohjaveden pilaantumiseen. Esitettävän 3 kohdan mukaan ilmoitusmenettelyä ei sovellettaisi alueilla, joilla tierakenne on tehty louheesta, ja toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä. Kaapelin sijoittaminen louheeseen voi vaurioittaa tierakennettä pysyvästi, eikä työn toteuttaminen ole mahdollista kohtuullisin kustannuksin. Momentin 3 kohta ei estäisi ilmajohdon asentamista tien yli. Momentin 4 kohdan mukaan tiealueen alittamiseen ei sovellettaisi

ilmoitusmenettelyä, kun alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta 25 metriä. Kaapelin sijoittaminen lähelle siltaa edellyttää silta-asiantuntijan arvion, jotta sillan rakenteita ei rikota eikä sillan kunnostusta estetä ja jotta silta-asiantuntija voi kertoa mahdollisten suojausputkien paikan. Tämä ei olisi mahdollista ilmoitusmenettelyn puitteissa.

Pykälän 6 momenttiin sisällytettäisiin informatiivinen viittaus verkkoinfrastruktuurin ja yhteisrakentamis- ja käyttölain (xx/2016) mukaiseen tiedonantovelvollisuuteen. Verkkoinfrastruktuurin ja yhteisrakentamis- ja käyttölain 5 §:n 1 momentissa tarkoitetut tiedot johdoista ja kaapeleista on ilmoitettava keskitettynä tietopisteinä toimivalle Viestintävirastolle siten kuin verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamis- ja yhteiskäyttölain 7 §:ssä säädetään. Tietopisteelle on ilmoitettava tiedot myös verkon fyysisestä infrastruktuurista, suunnitelluista rakennustöistä sekä rakentamiseen liittyvistä lupamenettelyistä. Mikäli tele- tai sähkökaapeleita asennetaan suojausputkiin tai muuhun fyysiseen infrastruktuuriin, tulisi niidenkin sijainti ilmoittaa keskitetyille tietopisteelle Lain olisi tarkoitus tulla voimaan 1.7.2016.

42 b §. Siirto- suojaamis- ja poistamisvelvoite. Ehdotetaan säädettäväksi uusi 42 b §. Pykälän 1 momentti vastaisi vakiintunutta nykykäytäntöä, jonka mukaan esimerkiksi tiealueelle sijoitetun kaapelin omistaja vastaa sen ja siihen kuuluvien rakennelmien ja laitteiden siirrosta, jos tienpito sitä myöhemmin edellyttää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että 1 momentissa tarkoitettu toimenpide olisi tehtävä sellaisten sähkö- ja telekaapeleiden, joissa on kyse enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymästä, osalta kolmen kuukauden kuluessa, kun taas muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden, mukaan lukien muut sähkö- ja telekaapelit kuin edellä mainitut asiakasliittymät, osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. Johdon merkitys, siirtotarpeen vuodenaika ja tiehankkeiden rahoituspäätökset vaikuttavat mahdolliseen siirtoaikatauluun. Siksi momentissa säädettäisiin myös, että tienpitoviranomainen voisi määrätä määräjän myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä. Muu syy voisi olla esimerkiksi se, että siirrettävässä johdossa on erikseen valmistettavia vakio-osista poikkeavia osia, minkä vuoksi toimenpidettä ei olisi mahdollista suorittaa momentin mukaisessa määräajassa. Käytännössä suuremmat siirtotarpeet tulevat yleensä esiin jo tie-suunnitelmaa laadittaessa ja vuosia ennen siirron toteutusta. Siirtotarpeesta ja -ajankohdasta voidaan ilmoittaa verkonhaltijalle alustavasti jo suunnitteluvaiheessa.

Pykälän 1 momentissa säädettäväksi ehdotetusta ja nykykäytäntöä vastaavasta pääsäännöstä on käytännössä tehty useita poikkeuksia, joissa verkkotoimijan kustannusvastuulle kuuluvaa osuutta on pienennetty sellaisilla perusteilla, jotka liittyvät tiealueelle sijoitetun johdon tai kaapelin sijoittamishistoriaan. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykykäytäntöä vastaavasti, että tienpitoviranomainen vastaisi kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, tilanteissa, jossa kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle mutta se on tiealueen leventämisen vuoksi päätynyt myöhemmin tiealueelle. Tienpitoviranomainen vastaisi siirtokustannuksista 1 momentin pääsäännön vastaisesti myös silloin, kun tienpitoviranomainen ei ole ottanut huomioon lupaa tai ilmoitusta käsiteltäessä asian käsittelyvuonna tai viisi vuotta sen jälkeen tulevaa muuta kuin pistemäistä tienpitotyötä, joka edellyttää kohteen siirtoa. Siirtokustannusten korvaamisessa otettaisiin huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan johdon tuoma kapasiteetin lisäys tilanteissa, joissa tienpitoviranomainen maksaa siirron. Yleensä siirto edellyttää korvaavan kaapelin rakentamista, jotta viestien, energian tai veden siirto ei häiriinny liiallisesti. On tavallista, että tällöin kaapelin kapasiteettia kasvatetaan. Lisäksi ikääntyneet kaapelit joudutaan joka tapauksessa rakentamaan uudelleen lähivuosina.

Liikennevirasto ehdotetaan valtuutettavaksi 4 momentissa antamaan tarkempia määräyksiä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys. Kyse olisi esimerkiksi 1 momentissa tarkoitettujen toimenpiteiden toteutustavan täsmentämisestä. Määräyksessä voitaisiin myös määritellä johdon merkityksen ja siirtotarpeen vuodenajan vaikutus 2 momentin mukaiseen siirtoaikatauluun. Liikenneviraston määräyksessä voitaisiin täsmentää 3 momentin säännöstä ottamalla kantaa siihen, miten siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan johdon tai kaapelin kapasiteetti vaikuttaa korvauksen määrään tilanteissa, joissa tienpitoviranomainen maksaa siirron. Liikenneviraston määräyksessä voitaisiin käsitellä erikseen ilma johdot, maakaapelit ja putkistot sekä niihin liittyvät rakenteet, joita ovat esimerkiksi pumpaamo, muuntamo ja jakokaappi.

44 §. Maantien suoja-alue. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin sana maantie täsmentämään suoja-alueen käsitettä. Ratalain 37 §:ää esitetään täsmennettäväksi vastaavasti puhumalla rautatien suoja-alueesta. Myös pykälän otsikkoa täsmennettäisiin, muuttamalla se muotoon ”maantien suoja-alue”.

45 §. Maantien näkemäalue. Pykälän otsikkoa täsmennettäisiin muuttamalla se muotoon ”maantien näkemäalue”.

46 §. Rakennelmat ja laitteet sekä toimenpiderajoitukset tiealueen ulkopuolella. Pykälässä säädetään varaston, aidan taikka muun rakennelman tai laitteen pitämisen rajoittamisesta maantien suoja- ja näkemäalueella. Maantielaista puuttuvat säännökset, joiden perusteella rajoitettaisiin liikenneturvallisuuksiin vaarantavia tai tienpitoa haittaavia toimenpiteitä kuten maankaivua tai ojitusta maantien varressa. Tällaiset toimet voivat aiheuttaa jopa maantien sortumisvaaran. Maanteiden liikenneturvallisuus edellyttää, että toimenpiteisiin voitaisiin ennakolta puuttua. Tällöin toimenpidettä koskevan lupamenettelyn yhteydessä tienpitoviranomaista kuultaisiin, ja tällä olisi mahdollisuus esittää näkemyksensä toimenpiteen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen ja tienpitoon. Säännös mahdollistaisi myös puuttumisen maa-aineslain (555/1981) lupajärjestelmän ulkopuoliseen kotitarvekäyttöön, milloin siitä katsotaan aiheutuvan vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan 46 §:ään lisättäväksi uusi 2 momentti, jonka mukaan maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muutakaan kaivutyötä siten, että muutos voisi vaarantaa liikenneturvallisuuksiin tai haitata tienpitoa. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan lainkohdan uutta sisältöä. Säännös vastaisi sisällöltään ratalain 39 §:ään ehdotettuja toimenpiderajoituksista rautatien suoja- ja näkemäalueilla. Lisäksi pykälän 1 momentin sanamuotoa muutetaan niin, että se vastaa 2 momenttia ja ratalain vastaavia säännöksiä.

52 §. Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen sisältyvä lähtökohtainen ulkomainosten asettamisen kielto poistettaisiin laista ja mainosten ja ilmoitusten asettamisessa siirryttäisiin ilmoitusmenettelyyn. Ilmoitusmenettelyssä ei enää voimassa olevan säännöksen edellyttämällä tavalla arvioitaisi mainoksen tarpeellisuutta liikenteen ja matkailun kannalta, vaan asettamisen rajoitukset perustuisivat liikenneturvallisuus-, tienpito- ja ympäristöön soveltumisen näkökohtiin.

Voimassa olevan lain mukainen yleinen kielto ilmoitusten ja mainosten asettamiselle on rajoittanut tarpeettomasti erityisesti harvaan asutun maaseudun yrittäjien mahdollisuutta mainostaa tuotteitaan tai palveluitaan. Muutoksen tavoitteena nykytilaan verrattuna on mahdollistaa tienvarsimainontaa sellaisilla alueilla, joilla liikenneturvallisuusseikat eivät ole mainonnan este-

nä. Tavoitteena on myös sekä menettelyn että mainosten ja ilmoitusten asettamisen edellytysten keventäminen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kaikkia maantien käyttäjille tarkoitettuja mainoksia tai ilmoituksia koskevasta vaatimuksesta laatia ja sijoittaa mainos tai ilmoitus siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Pykälä koskisi tienvarsimainoksia ja -ilmoituksia siitä riippumatta, sijaitseeko mainos tien suoja- tai näkemäalueella taikka näiden alueiden ulkopuolella, kunhan vain se on niin sijoitettu, että olosuhteet osoittaisivat sen olevan tarkoitettu tien käyttäjien huomion herättämiseksi. Pykälä koskisi asemakaava-alueen ulkopuolelle sijoituvia sekä asemakaava-alueella maantietä varten osoitettuja liikennealueita. Rajaus olisi siis sama kuin voimassa olevan säännöksen tarkoittaman kiellon kattama alue.

Pykälän 2 momentin mukaan ilmoitukseen olisi liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijaintipaikasta. Selvitys mainoksesta voitaisiin antaa esimerkiksi mainoksesta tehdyn kuvan tai valokuvan muodossa. Sijaintipaikka olisi yksilöitävä esimerkiksi tarkan sijaintipaikan osoittavan kartan tai piirroksen avulla. Ilmoitukseen olisi lisäksi liitettävä selvitys maanomistajan tai -haltijan suostumuksesta mainoksen tai ilmoituksen sijoittamiseen maalleen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että tienpitoviranomainen voisi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen 30 päivän kuluessa tienpitoviranomaiselle tehtävän ilmoituksen saapumisesta, jos tienpitoviranomainen harkitsisi, että mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täyttäisi 1 momentin vaatimuksia. Mainosta tai ilmoitusta ei saisi asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. Jos tienpitoviranomainen ei kieltäisi asettamista 30 päivän kuluessa ilmoituksen tekemisestä, saisi mainoksen asettaa ilmoituksen mukaisesti. Tienpitoviranomainen voisi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Momentissa säädettäisiin, että ilmoituksen johdosta tehtävään päätökseen voitaisiin liittää tarpeellisia ehtoja.

Ilmoituksen johdosta tehtävän päätöksen voimassaoloaika olisi 3 momentin mukaan enintään 10 vuotta. Voimassaoloajan kuluttua umpeen olisi ilmoituksesta tehtävä uusi ilmoitus tienpitoviranomaiselle. Säännöksen tarkoituksena olisi mahdollistaa varautuminen muutoksiin esimerkiksi liikenteessä ja mainoksissa käytettävän teknologian kehityksessä tulevaisuudessa. Säännös myös edistäisi mainostajien yhdenvertaisuutta yhdenmukaistamalla lupakäytäntöä ja tuomalla kaikki asetettavat mainokset tienpitoviranomaisen uudelleen arvioitaviksi määräajoin. Tienpitoviranomaisen tulee ilmoituksia käsitellessään huomioida mainosten asettajien yhdenvertaisuus muutenkin. Tasapuolisen kohtelun vaatimus johtuu jo hallintolain 6 §:ssä määritellyistä hallinnon oikeusperiaatteista. Yhden yksittäisen mainostajan ei voida esimerkiksi sallia mainostaa yhden yksittäisen tien kaikissa mahdollisissa mainospaikoissa.

Ilmoituksen ollessa puutteellinen voi tienpitoviranomainen sen johdosta joutua tekemään kieltävän päätöksen. Hallintopäätöksen perusteluissa on ilmoitettava, mitkä seikat ovat vaikuttaneet ratkaisuun, ja päätöksestä kävisi siten ilmi ilmoituksessa olleet puutteet. Ilmoituksen lähettäjä voisi tehdä uuden ilmoituksen ja korjata aikaisemmassa ilmoituksessa olleet puutteet kieltopäätöksen ja tienpitoviranomaisen ohjeistuksen mukaisesti. Myös tällaiseen uuteen ilmoitukseen sovellettaisiin 30 päivän määräaika. Tienpitoviranomaisen olisi pyrittävä yhteistyössä ilmoituksen antaneen henkilön kanssa korjaamaan ilmoituksessa kieltämisen perusteena olleet puutteet.

Tienvarsimainonta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuden vaarantumista arvioidessaan tienpitoviranomainen kiinnittäisi huomiota sekä mainoksen ulkonäköön että sen sijaintiin liittyviin tekijöihin. Mainos ei liikenneturvallisuussyistä saisi ulkonäöltään, väreil-

tään tai muutoinkaan ominaisuuksiltaan, esimerkiksi heijastavien pintojen vuoksi, olla sekoitettavissa liikennemerkkiin tai muihin liikenteen ohjauslaitteisiin. Mainoksissa ei myöskään tulisi olla yksityiskohtaisia elementtejä, kuten pitkiä teksti- tai numerosarjoja tai pientä tekstiä, jotka vievät tienkäyttäjän huomion pitkäksi aikaa. Arvioitaessa liikenneturvallisuusnäkökohtia liittyen mainoksen sijaintiin kiinnitetään huomiota muun muassa tien geometriaan ja näkemäalueisiin. Mainoksia ei tulisi lähtökohtaisesti sijoittaa lainkaan liittyviin, ramppeihin, tiegeometrian muutoskohtiin (esimerkiksi tien kapeneminen tai leveneminen), onnettomuusalttiille tiejaksoille, paikkoihin, joissa tienkäyttäjän näkemä on rajattu mäkisyyden tai muiden näkemäesteiden vuoksi tai muihin vastaaviin paikkoihin, joissa tienkäyttäjältä vaaditaan erityistä tarkkaavaisuutta (esimerkiksi ohituskieltoalue, varoitusmerkkialue). Mainos ei saisi sijainnillaan kilpailla tienkäyttäjän huomiosta liikenteenohjauslaitteen kanssa. Myös liian tiheään sijoitetut mainokset voivat vaarantaa liikenneturvallisuutta ja muuttaa liikenneympäristön sekavaksi. Viime aikoina yleistyneiden niin sanottujen led-mainoslaitteiden ja muiden valomainoslaitteiden sijoittamisessa liikenneturvallisuustekijöiden arviointi on erityisen keskeistä. Tällaisten mainosten valotehokkuudet, vilkkuvat valot ja vaihtuva tai liikkuva kuva ovat tehokkaita katseenvangitsijoita ja liikenneturvallisuuden vaarantajia ja ne voivat erityisesti vaikeuttaa liikennevalojen havaitsemista.

52 §:n 2 momentin mukaisten ilmoituksenvaraisten mainosten ja ilmoitusten asettamisessa sekä 52 a §:n mukaisessa ilmoittelussa olisi lisäksi otettava huomioon mainoksen muodon ja sisällön sekä sijoituspaikan arviointi ympäristön kannalta. 52 §:n 1 momentin mukaan mainoksen ja ilmoituksen tulisi sopeutua hyvin ympäristöön kuten luonnonympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenneympäristöön. Huomioon tulisi siten ottaa sijaintipaikan maisemalliset ja ympäristölliset ominaisuudet ja niitä koskevat päätökset, kuten valtakunnallisesti merkittävät maisema-alueet ja rakennetun kulttuuriympäristön alueet sekä maisema- ja ympäristöarvoihin liittyvät kaavamääräykset.

Säännöksen uuteen 4 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan säännöksen 3 momentissa olevat lupamenettelyyn liittyviä kuulemisia koskevat säännökset. Lausunnon pyytäminen jäisi kuitenkin ilmoituksen käsittelevän tienpitoviranomaisen harkintaan. Tienpitoviranomainen voisi tarvitta kunnan lausuntoa erityisesti mainoksen tai ilmoituksen sijoittamisen ympäristö- ja maisemallisten vaikutusten sekä kuntien alueidenkäyttöä koskevien päätösten merkityksen arvioimiseksi. Jos tienpitoviranomainen on muu kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, keskuksen lausunto voitaisiin hankkia erityisesti liikenneturvallisuusseikkojen arvioimiseksi. Lausunnon hankkiminen olisi keskitettävä tilanteisiin, joissa mainoksen tai ilmoituksen asettamiselle ei ole yksiselitteistä estettä ja joissa lausunnon voisi olla merkitystä asettamisen sallimisen tai kieltämisen harkinnassa.

Siirtymäsäännöksen mukaan ennen ehdotettujen muutosten voimaantuloa myönnettyt luvat olisivat voimassa 31 päivä joulukuuta 2019 asti, jollei poikkeuslupapäätöksessä olisi määrätty lyhyempää voimassaoloaika. Mainoksen tai ilmoituksen asettajan olisi tehtävä 2 momentin mukainen ilmoitus tai poistettava mainos tai ilmoitus ennen kyseistä ajankohtaa. Muussa tapauksessa tienpitoviranomainen voisi ryhtyä toimiin mainoksen tai ilmoituksen poistamiseksi 101 §:ssä säädetyn menettelyn mukaisesti. Näin tienpitoviranomainen voisi poistaa tarpeettomiksi käyneet ja hylätyt mainokset ja ilmoitukset maanteiden varsilta. Siirtymäsäännös edistäisi mainostajien yhdenvertaisuutta ulottamalla uusien kriteereiden mukaisen arvioinnin kaikkiin tienvarsimainoksiin, kun myös aiemman lain nojalla toistaiseksi myönnettyt luvat tulisivat uuden sääntelyn piiriin. Säännöksellä edistettäisiin elinkeinonharjoittajien yhdenvertaista kohtelua myös muuttamalla kaikki päätökset mainoksen tai ilmoituksen asettamisen sallimisesta määräaikaikaisiksi. Toistaiseksi voimassaolevia lupia on tällä hetkellä vain kahdella toimijalla, mikä on asettanut heidät parempaan asemaan suhteessa muihin. Siirtymäajan on kuitenkin tarpeen olla riittävän pitkä, jotta toimijoille ei aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia ja hallinnol-

lista taakkaa. Lainmuutoksen voimaan tullessa vireillä olevat lupahakemukset käsiteltäisiin ehdotetun 2 momentin mukaisina ilmoituksina.

52 a §. Poikkeus ilmoitusvelvollisuudesta. Uudessa 52 a §:ssä esitetään säädettäväksi poikkeuksesta ilmoitusvelvollisuuteen. Ilmoitusvelvollisuuden piiriin eivät kuuluisi voimassa olevan 52 §:n 2 momentin mukainen mainonta ja ilmoittelu, jota tähänkään asti ei ole koskenut voimassa olevan 52 §:n mukainen lupavelvoite. Säännös siirtyisi nyt uudeksi 52 a §:ksi. Säännöksen sanamuotoon tehtäisiin tarkennuksia. Vaaleja tai kansanäänestystä koskevan ilmoittelun sijaan pykälässä puhuttaisiin yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevasta tilapäisestä ilmoittelusta. Näin säännös vastaisi paremmin perustuslakivaliokunnan kantaa, jonka mukaan poliittisen ja muun aatteellisen mainonnan rinnastaminen kaupalliseen mainontaan on sananvapauden kannalta lähtökohtaisesti ongelmallista (PeVL 3/2010 vp, PeVL 19/1998 vp). Tyypillinen tapaus yhteiskunnallisesta, poliittisesta tai muusta aatteellisesta tilaisuutta koskevasta ilmoittelusta on vaalimainonta, mutta säännös koskisi myös muuta vastaavaa ilmoittelua. Tapahtumailmoittelun eli tilapäisen ilmoittelun luonteeseen kuuluvaa tilapäisyyttä korostettaisiin lisäämällä tätä koskeva määrittely pykälän ensimmäiseen lauseeseen. Tilapäinen ilmoittelu on erotettava tilapäisestä opastuksesta. Tilapäiset opasteet ovat tilapäisiä liikenteenohjauslaitteita ja ne rinnastuvat liikennemerkkeihin.

Poikkeus ilmoitusvelvollisuudesta koskisi myös rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua ja mainontaa, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita. Jos tällaisella mainospaikalla mainostetaan kuitenkin muuta kuin lainkohdassa mainittuja paikalla harjoitettavaan toimintaan liittyviä asioita, tulisi mainos 52 §:n mukaisen ilmoitusvelvollisuuden piiriin.

Vaikka pykälän tarkoituksiin mainoksiin ja ilmoituksiin ei sovellettaisi 52 §:n mukaista ilmoitusmenettelyä, koskisi myös niitä 52 §:n 1 momentissa ilmaistu vaatimus sijoittaa ja laatia mainos tai ilmoitus siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Lain 52 §:n mukaisia pysyviksi tarkoitettuja tienvarsimainoksia ei käytännössä koskaan voida sijoittaa tiealueelle, mutta tilapäisen ilmoittelun kohdalla se on kuitenkin mahdollista liikenneturvallisuuden vaatimukset huomioiden.

52 b §. Määräyksenantovaltuus. Liikennevirasto on antanut nykyisen lain mukaista poikkeuslupamenettelyä koskevan ohjeen (Liikenneviraston ohjeita 15/2010). Ohjeet ovat oikeudellisesti sitomattomia, mutta ne ovat tosiasiallisesti sitoneet tienpitoviranomaista poikkeuslupaharkinnassa. Tilanteen korjaamiseksi ehdotetaan Liikennevirastolle annettavaksi määräyksenantovaltuus uudessa 52 b §:ssä. Liikennevirasto voisi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:n mukaisen ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi määräys voisi koskea tienvarsimainosten ja -ilmoitusten teknisiä ominaisuuksia ja sijoittamista. Määräyksessä voitaisiin ilmaista edellytykset liikenneturvallisuutta vaarantamattoman mainoksen tai ilmoituksen laatimiseen ja sijoittamiseen. Tienpitoviranomainen voisi perustaa arvion mainoksen tai ilmoituksen vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle määräykseen ja saisi näin asianmukaisen oikeusperustan harkinnalleen. Lisäksi kansalainen saisi asianmukaisesti tiedon liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyttävistä mainoksista ja ilmoituksista sekä hyväksyttävistä sijoittamispaikoista. Valtuus koskisi ainoastaan ilmoituksen sisältöä ja ilmoitusmenettelyä sekä mainosten ja ilmoitusten teknisiä ominaisuuksia kuten muotoa, sisältöä, kokoa ja valomainoslaitteiden käyttöä sekä mainosten ja ilmoitusten sijoittamispaikkoja. Liikenneturvallisuuteen liittyviä näkökohtia on käsitelty myös 52 §:n perusteluissa.

Maantien tiealue on määritelty lain 5 §:ssä. Lain 42 §:n mukaan tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on lähtökohtaisesti oltava tienpitoviranomaisen lupa. Lain 44 - 48 §:ssä on säännökset maantien suoja- ja

näkemäalueista, joita koskien on säädetty erityisiä maankäyttörajoituksia. Tieliikennelain (267/1981) 56 §:ssä kielletään asettamasta tielle tai sen välittömään läheisyyteen merkkiä, kilpeä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikennemerkiksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi taikka joka voi huonontaa sellaisen näkyvyyttä. Poliisi tai tienpitäjä voi poistaa tällaisen laitteen heti. Tiensuunnittelun on lisäksi otettava huomioon, mitä järjestyslain (612/2003) 6 §:ssä säädetään mainostamisesta ja kuulutuksista. Lainkohdan mukaan yleistä järjestystä tai turvallisuutta vaarantavan häikäisevän tai harhauttavan valon taikka liikenteenohjauslaitetta muistuttavan tai muuten turvallisuutta vaarantavan mainoksen käyttäminen on kielletty. Suomea velvoittaa kansainvälisistä pääliikenneväylistä tehty eurooppalainen sopimus (AGR-sopimus, SopS 17/1992). AGR-sopimus määrittelee kansainvälisen eurooppatieverkoston (E-tieverkosto). Sopimuksen liite II käsittelee kansainvälisille pääliikenneväylille asetettuja ehtoja. Liitteen II kohdan V.3. mukaan esteettiset ja turvallisuusnäkökohdat huomioidaan ottaen tiensuunnittelun pitäisi välttää kansainvälisillä pääteillä. Liikenneviraston määräyksessä voitaisiin tarkemmin määrittää, miten sopimusta käytännössä sovelletaan Suomen tieverkolla. Tarkoituksena on mahdollistaa mainonta myös moottoriteillä kuitenkin liikenteen turvallisuutta vaarantamatta.

53 a §. *Radat maantietoimituksessa.* Edellä ehdotetun 32 a §:n mukaan voitaisiin tiesuunnitelmassa osoittaa myös rautatiealueita ja muita rautatiehen liittyviä järjestelyjä. Kun tällainen rautatietä koskeva muutos perustuu maantielain mukaiseen tiesuunnitelmaan, on perusteltua, että myös rautatien lunastus- ja korvauskysymykset käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin maantielain mukaisessa maantietoimituksessa. Kuitenkin valtion väyläomaisuusjärjestelmän selkeyden vuoksi tulisi maantietä ja rautatietä varten perustaa erilliset lunastusyksiköt. Muutoin maantiestä olisivat voimassa maantielain alueiden hankkimista ja korvauksia koskevat säännökset ja rautateistä vastaavat ratalain 5 luvun säännökset. Ratalain 43 b §:ään ehdotetaan otettavaksi vastaavansisältöinen säännös, milloin rautatien rakentamisesta aiheutuu muutoksia maantiehen.

56 §. *Haltuunotto.* Pykälän 1 momentin mukaan tiesuunnitelmassa osoitetut alueet ja perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa. Haltuunoton tapahduttua tietyä katsotaan alkaneeksi 31 §:n 3 momentin mukaan. Tietyön alkaminen edellyttää, että sitä varten on olemassa rahoitus. Tienpitomäärärahojen niukkuudesta johtuen rakennustöiden käynnistämiseen liittyy epävarmuutta. Kun on ilmennyt epäselvyyttä, tarkoittaako haltuunotto koko tiesuunnitelmassa hyväksytyä aluetta ja kaikkia perustettavia oikeuksia, ehdotetaan momenttiin lisättäväksi selkeyden vuoksi, että momentin tarkoittamat alueet ja oikeudet voitaisiin ottaa haltuun myös vaiheittain. Tästä päättäisi tienpitoviranomainen sen mukaan, mitä tiehankkeelle on osoitettu rahoitusta. Pykälän 4 momentin viimeisen lauseen sanajärjestys samalla korjattaisiin suoraksi. Pykälän 2-3 ja 5 momentteihin ei esitetä muutoksia.

Ratalain 46 §:n 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen lisäys.

56 a §. *Yksityisen tien luovuttaminen.* Maantien rakentamisesta aiheutuu usein olemassa olevien yksityisten teiden järjestelyjä ja uusien teiden tekemisiä. Tiehanke voi koskea myös pelkästään yksityisten teiden järjestelyjä. Tässä tarkoitetut yksityiset tiet tehdään tienpitoviranomaisen toimesta ja kustannuksella. Lain 56 §:n 1 momentin mukaan tiesuunnitelmassa osoitetut yksityistä tietä varten tarvittavat alueet otetaan tienpitäjän haltuun tien tekemisen ajaksi. Epätietoisuutta on aiheutunut siitä, milloin tällaiset tiet siirtyvät tienpitäjältä niiden käyttäjien hallintaan. Yksityisen tien tekemisen ja havaittujen puutteiden korjaamisen kannalta olisi tarkoituksenmukaista, että tien hallinnan luovutus voisi tapahtua joustavasti tiehankkeen edistyessä. Tämän vuoksi ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 56 a §, jonka mukaan 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu tie siirtyisi sen käyttäjien vastuulle tienpitoviranomaisen määräämänä ajankohtana.

Luovutuksen edellytyksenä olisi, että tiellä on olemassa vastaanottava taho, tieosakkaat yhdessä tai tiekunta. Tie voi olla myös kiinteistön omistajan oma tie. Milloin yksityistiejärjestelyjen johdosta olemassa olevan tien käyttäjätahot muuttuvat tai tehdään kokonaan uusia yksityistieitä, on maantietoimituksessa päätettävä tieosakkaista ja tienpitovelvollisuuden jakautumisesta osakkaiden kesken. Tarvittaessa tielle voidaan perustaa tiekunta. Täten tien luovuttaminen tienpitäjältä sen käyttäjille edellyttäisi, että tieosakkaista ja tienpitovelvollisuudesta olisi maantietoimituksessa päätetty joko lopullisesti tai että niistä olisi toimituksessa kestäessä määrätty väliaikaisesti.

Tässä tarkoitetut yksityistiejärjestelyt perustuvat tiesuunnitelmaan, jonka nojalla tarvittavat yksityistiealueet on otettu tienpitäjän haltuun osana maantietoimitusta. Täten tien sijainti on lopullisesti ratkaistu hyväksytyssä tiesuunnitelmassa, eikä sen tulevista käyttäjistä ole epäselvyyttä. Korvaukset muuttuneista kulkuyhteyksistä ja mahdollisesta kunnossapitokustannuksen lisääntymisestä määrätään maantietoimituksessa tien luovutuksen ajankohdasta riippumatta. Jotta lainvoimaisen ratkaisun saaminen tieosakkaista ja tienpitovastuusta ei viivyttäisi perusteettomasti tien luovuttamista sen käyttäjille, ehdotetaan, että tien luovuttaminen voisi tapahtua toimitusmiesten päätöksestä tehdystä valituksesta huolimatta.

Ratalakiin ehdotetaan lisättäväksi samansisältöinen pykälä, uusi 46 a §, ratasuunnitelmaan sisältyvien yksityistieiden luovuttamisesta.

63 §. Tilusjärjestely. Pykälän 1 momentin mukaan maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Se selvitetään maantietoimituksen sijasta uusjakotoimituksessa, jos sellainen on vireillä maantietoimituksen ajankohtana. Momentissa viitataan kiinteistönmuodostamislain 68 §:n 2 momenttiin, jossa säädettiin yleisen tien, rautatien tai muun sellaisen hankkeen yhteydessä suoritettavasta uusjaosta. Kiinteistönmuodostamislain muuttamisesta annetulla lailla (1159/2005) uudistettiin uusjakoa koskevia säännöksiä. Kyseisen hankeusjaon edellytyksistä säädetään nyt kiinteistönmuodostamislain 67 §:n 4 momentissa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälän viittaus kiinteistönmuodostamislakiin korjattaisiin voimassa olevan lain mukaiseksi. Pykälän 2 ja 3 momentteihin ei esitetä asiamuutoksia.

67 §. Lunastuksen laajentaminen. Pykälässä säädetään alueiden lunastuksesta laajempina kuin mitä tiesuunnitelmassa on tiealueeksi osoitettu. Pykälän 1 momentin mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia maantietoimituksessa, että huomattavasta haitasta määrättävän korvauksen sijasta tienpitäjä lunastaisi hänen kiinteistönsä tai sen osan. Oikeus vaatia lunastusta on kuitenkin rajattu tilanteisiin, jolloin maantiestä aiheutuu kiinteistölle huomattavaa haittaa lähinnä tilusten pirstoutumisen tai tilusalan vähenemisen vuoksi, eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä. Kuitenkin tiehankkeiden johdosta voi kiinteistölle aiheutua muistakin syistä huomattavaa haittaa tai vahinkoa. Kiinteistön omistajan oikeusturvan kannalta olisi tarpeen, että tämä voisi vaatia lunastuksen laajentamista myös muissa kuin nykyisen lain tarkoittamissa tilanteissa. Tämän vuoksi pykälän 1 momentin soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että nykyisen lain lunastuksen laajentamismahdollisuuden lisäksi kiinteistön omistajalla olisi oikeus vaatia kiinteistönsä tai sen osan lunastamista, milloin maantien rakentamisesta muutoin aiheutuisi kiinteistölle tai sen osalle huomattavaa vahinkoa tai haittaa. Kiinteistön omistajan päätösvallassa olisi, tekeekö hän lunastusvaatimuksen vai olisiko haitankorvaus hänen kannaltaan parempi ratkaisu. Tässä tarkoitettu huomattava haitta tai vahinko olisi kyseessä ainakin silloin, kun kiinteistö tai sen osa tulee tiehankkeesta johtuen omistajalleen hyödyttömäksi nykyiseen tarkoitukseensa, kuten asuinkiinteistön muuttuessa maantieliikenteen aiheuttaman melun vuoksi asuinkelvottomaksi taikka tärinästä aiheutuisi rakennuksille mittavia vahinkoja. Samoin loma-asuntokiinteistö voi maantien läheisyyden vuoksi muuttua virkistyskäyttöön soveltumattomaksi.

Pykälän nykyisessä 2 momentissa oleva säännös tienpitäjän lunastusoikeudesta 1 momentin haitankorvauksen perusteella siirretäisiin asiayhteydestä johtuen 1 momentin viimeiseksi virkkeeksi.

Pykälän 2 momentissa säädetään tienpitäjän oikeudesta lunastuksen laajentamiseen. Nykyisen lain mukaan tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, milloin kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Lunastuksen laajentamisen tulisi olla mahdollista myös muissa sellaisissa tapauksissa, jolloin etukäteen arvioiden tiehankkeeseen liittyvä rakennustoimenpide olisi ilmeisen epätarkoituksenmukainen sillä tavoiteltuihin vaikutuksiin nähden. Tällaisista tapauksista olisi kysymys, kun maantiestä kiinteistölle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen kustannukset olisivat huomattavan suuret vaikutuksille altistuvan kiinteistön arvoon verrattuna. Maantiestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset ilmenevät ennen kaikkea liikenteen melun ja muiden päästöjen sekä tärinän muodossa. Melua vaimentavan meluseinän rakentamiskustannus rakennustavasta ja -materiaalista sekä rakennelman korkeudesta riippuen on 700 -1400 euroa/m, joten meluhaitan vähentämisen kustannus voi hyvinkin ylittää kohdekiinteistön arvon eikä haittaa tällöinkään voida kokonaan poistaa. Tällaisissa tapauksissa meluesteen rakentaminen olisi ilmeisen epätarkoituksenmukaista ja kiinteistön tai sen osan lunastukseen olisi perusteltua aihetta.

Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan pykälän 2 momenttia muutettavaksi siten, että tiesuunnitelmassa voitaisiin osoittaa tienpitäjälle oikeus lunastaa teialueen ulkopuolella oleva kiinteistö tai sen osa, milloin kustannukset tiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi arvioidaan huomattavan suuriksi kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Samoin tiesuunnitelmassa voitaisiin osoittaa oikeus lunastaa nykyisen lain mukaisesti kiinteistö tai sen osa, jos uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannukset maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Epäsuhte suojaustoimenpiteiden tai uuden kulkuyhteyden tekemisen kustannusten ja kiinteistön tai sen osan arvon välillä tulisi osoittaa tiesuunnitelmassa, jonka hyväksymispäätöksellä lunastuksen laajentaminen ratkaistaisiin sitovalla tavalla. Maantietoimituksessa lunastus toteutettaisiin tiesuunnitelman mukaisesti ja päätettäisiin lunastuskorvauksista. Tarkoituksenmukaista olisi lunastetun kiinteistön tai sen osan käyttäminen tilusjärjestelyihin, jos niiden suorittamiselle säädetyt edellytykset ovat olemassa. Pykälän 3 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

Ratalain 57 §:n 1 ja 2 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöiset muutokset.

73 §. *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Epätietoisuutta on syntynyt lähinnä siitä, mikä taho vastaa maantieliikenteen aiheuttamista vahingoista yksityiselle tielle sen toimiessa tilapäisenä kulkutienä 36 §:n nojalla. Yksityisen tien kantavuus ei yleensä ole riittävä raskaalle maantieliikenteelle. Tällaisten vahinkojen jääminen tieosakkaiden kannettavaksi olisi kohtuutonta, koska nämä eivät ole myötävaikuttaneet vahinkojen syntymiseen. Koska vahinkoa aiheuttaneet ajoneuvot jäävät yleensä selvittämättä, eivät tällaiset vahingot kuulu myöskään liikennevakuutuksen korvauspiiriin liikennevakuutuslain (279/1959) 10 §:n mukaan. Vaikka yksityiselle kiertotielle aiheutunut vahinko ei ole syntynyt maantien pitäjän virheestä tai laiminlyönnistä, olisi kohtuullista, että se vastaisi tällaisten yleisen liikenteen aiheuttamien vahinkojen korvaamisesta. Korvaus voisi tapahtua joko työsuorituksin saattamalla yksityinen tie tienpitoviranomaisen kustannuksella vahingon syntymistä edeltävään kuntoon tai rahakorvauksena. Maantielain 73 §:n mukaan tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä kiinteistölle aiheutuvasta vahingosta tai haitasta on kiinteistön omistajalla oikeus saada korvaus tienpitäjältä. Selkeyden vuoksi ehdotetaan 73 §:ään lisättävässä uudessa 2 momentissa, että 1 momentissa säädetty koskisi myös tieosakkaita tai tiekuntaa, jos sellainen on tielle perustettu.

74 §. *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus.* Pykälän 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta menettelystä silloin, kun maantien rakentamisesta tai käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta vahinkoa tai haittaa kuin mitä alueiden hankkimista ja korvauksia koskevassa 5 luvussa tarkoitetaan. Kun edellä 67 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi laajentamalla kiinteistön omistajan oikeutta vaatia kiinteistönsä lunastamista maantien rakentamisen yhteydessä, tulisi yhdenmukaisuuden vuoksi laajentaa oikeutta vaatia lunastusta myös 74 §:n 1 momentin mukaisissa korvausasioissa. Tämän vuoksi ehdotetaan momenttiin lisättäväksi, että kiinteistön omistajalla olisi oikeus vaihtoehtoisesti haitan tai vahingon korvaamisen sijasta vaatia kiinteistönsä tai sen osan lunastamista, milloin maantiestä kiinteistölle aiheutuva vahinko tai haitta olisi huomattava. Lunastuksen edellytyksiä tulisi arvioida samoin perustein kuin edellä 67 §:n 1 momentin perusteluissa esitetään. Pykälän 2 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

Ratalain 65 §:n 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

80 §. *Riidanalaisen korvauksen tallettaminen.* Pykälän mukaan tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrätyistä korvauksista ei riidanalaisista osaa tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on kuitenkin oikeus saada tienpitoviranomaiselta riidanalainen osa hyväksyttävää vakuutta vastaan. Säännös poikkeaa kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977) (lunastuslaki) tallettamissäännöksistä, joiden mukaan riidanalainen osa korvauksista voidaan tallettaa aluehallintovirastoon ja talletettu osuus on korvauksensaajan nostettavissa viraston hyväksymää vakuutta vastaan.

Korvausten maksamisen menettelyn yhdenmukaistamiseksi ehdotetaan pykälää muutettavaksi siten, että tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrätyistä korvauksista, saataisiin riidanalainen osa tallettaa. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan lainkohdan uutta sisältöä. Tallettamiseen sovellettaisiin muutoin lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momenttia sekä 70 §:ä, joihin lainkohdassa viitattaisiin. Tallettamisesta säädetään tarkemmin rahan, arvosuukien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931). Tallettaminen tarkoittaa korvauksen suorittamista. Korvaus talletettaisiin maksun suorituspaikan aluehallintovirastoon. Kun tienpitoviranomaisen valitukset maantietoimituksissa määrätyistä korvauksista ovat varsin poikkeuksellisia, ei ehdotuksella olisi aluehallintoviraston toiminnan kannalta mainittavaa merkitystä.

Ratalain 70 §:ään ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

83 §. *Vähäiset korvaukset.* Lainkohdan mukaan lunastustoimikunnan määräämiä euromäärältään aivan vähäisiä korvauksia ei tarvitse maksaa tai tallettaa. Rajaksi on pykälässä asetettu 10 euroa. Ratalain 73 §:ssä on raja 20 euroa. Maanteiden ja rautateiden lunastussäännöksiä tulisi olla mahdollisimman samansisältöisiä ja eroavaisuuksia voidaan perustella vain väylämuotojen erityisistä tarpeista lähtien. Tämän vuoksi ehdotetaan 83 § muutettavaksi siten, että maantietoimituksessa määrätyn vähäisen korvauksen raja muutetaan 20 euroksi. Tällöin vähäistä korvausta koskevat säännökset olisivat yhdenmukaiset maantielaissa ja ratalaissa.

84 §. *Korvauksettomat luovutukset.* Pykälän 1 momentin viittaus saatettaisiin vastaamaan nykyistä valtion liikelaitoksista annettua lakia (1062/2010). Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

89 §. *Maantien lakkauttaminen.* Pykälässä säädetään maantien lakkauttamisesta yhteysvälinä. Epäselvyyttä on syntynyt siitä, milloin maantien lakkauttamista koskeva päätös tulee voimaan, kun siitä on valitettu. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tie lakkaisi maantienä sen kalenterivuoden

den päättyessä, jolloin lakkauttamispäätös on saanut lainvoiman. Päätös tulee lainvoimaiseksi valitusajan kuluttua umpeen, jos päätöksestä ei valiteta ja korkeimman hallinto-oikeuden päätös antamishetkellään. Maanteistä annetun valtioneuvoston asetuksen (924/2005) 8 §:n mukaisesti tienpitoviranomaisen kunnossapitovastuu jatkuu seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään.

90 §. Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet. Pykälän 1 momentissa säädetään entiselle tiealueelle tienpitoa varten rakennetuista tai sijoitetuista rakenteista ja laitteista, jotka siirtyvät alueen omistajalle maantien lakatessa, ellei tienpitoviranomainen vie niitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi, että tienpitoviranomainen voisi luovuttaa entisellä tiealueella olevaa omaisuutta, kuten laiturin, jollekin muulle taholle silloin, kun laituri ei tulisi yksityistien tai kadun osaksi. Jos laituri olisi kunnoltaan riittävä ja sillä olisi edelleen käyttöä tarkoitukseensa, olisi epätarkoituksenmukaista, että tienpitoviranomainen purkaisi sen. Muu taho kuten kunta tai kylätoimikunta voisi alueen omistajaa paremmin huolehtia laiturin hoidosta ja ylläpidosta osana alueen kehittämistä. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

Lisäksi pykälään ehdotetaan otettavaksi uusi 3 momentti, jonka mukaan tienpitoviranomaisen myöntämän luvan tai tienpitoviranomaiselle tehdyn ilmoituksen perusteella tiealueelle sijoitetut rakenteet, rakennelmat ja laitteet säilyisivät ennallaan siitä huolimatta, että tiealue siirtyy tien lakatessa tai sen tultua lakkautetuksi uudelle omistajalle.

91 §. Entisen tiealueen siirtyminen. Pykälässä säädetään, miten ja kenelle entisen maantien tiealue siirtyy tien lakatessa. Pykälän 1 momentin mukaan tiealue siirtyy tienpitäjältä viereiseen kiinteistöön sekä asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, kunnan omistukseen. Kun maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n mukaan maantien tiealue siirtyy kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan, ehdotetaan pykälän 1 momenttiin lisättäväksi selkeyden vuoksi viittaus kyseiseen lainkohtaan.

95 §. Liitännäisalueen lakkauttaminen. Maanteiden liitännäisalueita käytetään yleensä tienpitoaineen ottopaikkoina. Käyttökelpoisen kiviaineksen loputtua tai muutenkin, kun liitännäisalueet käyvät tienpitoon tarpeettomiksi, ne tulee lakkauttaa. Tästä päättää tienpitoviranomainen. Lakkauttamisen yhteydessä lakkaa tienpitäjän tieoikeus alueeseen ja se palautuu pääsääntöisesti osaksi sitä kiinteistöä, josta se on otettu tietarkoituksiin. Liitännäisalueen lakkauttamismenettelystä on syntynyt epätietoisuutta, kun siitä on soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään. Koska kyse on maanomistajan kannalta hänen kiinteistöään rasittaneen käyttöoikeuden poistamisesta ja kun kiinteistötekniset seikat sekä korvauskysymykset käsitellään maantietoimituksessa, ei tiesuunnitelman mukaisen menettelyn soveltamiseen liitännäisaluetta lakkautettaessa ole tarvetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälän 1 momentin menettelysäännös poistettaisiin. Liitännäisalueen lakkauttamismenettelyyn sovellettaisiin kuitenkin muuhunkin hallintoasiaan hallintolain (434/2003) säännöksiä. Pykälän 2-4 momentteihin ei esitetä muutoksia.

Ratalain 83 §:n 1 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

95 a §. Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen. Maantien lakkauttamisesta säädetään 89 §:ssä. Lakkauttamisella muutetaan tien vaikutuspiirin liikenneolosuhteita, kun maantie yhteysvälinä lakkaa ja se muuttuu yleensä yksityiseksi tieksi. Sen sijaan säännökset tiealueiden osien lakkauttamisesta puuttuvat. Maanteiden alueita on lunastettu pitkän ajan kuluessa erilaisiin tienpitotarkoituksiin, ja olosuhteiden muuttuessa tiealueen osia kuten pysäköimisalueita on voinut jäädä vaille käyttöä. Toisaalta maantien varren maanomistajalla saattaa olla perusteltua tarvetta saada laajentaa kiinteistöään maantien suuntaan. Maantien pitäjä omistaa pää-

sääntöisesti tiealueet, joten alueiden luovuttaminen niistä tapahtuisi kiinteistön kaupalla tienpitäjän myydessä tiealuekiinteistöstä määräaloja sen mukaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään. Määräalan kauppa ja sitä seuraavat toimenpiteet ovat monivaiheisia. Menettely edellyttää ostajan ja myyjän sopimusta kauppahinnasta ja kaupan muista ehdoista, muotovaatimukset täyttävää kauppakirjaa, määräalan lainhuudatusta sekä kiinteistötoimitusta määräalan muodostamiseksi kiinteistöksi tai määräalan liittämiseksi olemassa olevaan kiinteistöön.

Menettelymuotojen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan lakiin otettavaksi uusi 95 a §, jonka 1 momentin mukaan tienpitoviranomainen voisi lakkauttaa maantien pitoon tarpeetonta tiealuetta. Tällöin maantiekiinteistön pinta-ala vähenisi lakkautetun alueen verran maantien säilyessä muutoin ennallaan. Tiealueen osan lakkauttaminen olisi mahdollista myös niissä tapauksissa, jolloin tienpitäjällä on tiealueeseen tieoikeus esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:n mukaisesti. Lakkautus tulisi voimaan lakkautuspäätöksellä. Samalla tienpitäjän oikeus, omistusoikeus tai tieoikeus, lakkaisi lakkautettuun tiealueeseen. Maantie säilyisi edelleen maantienä, mutta sen ulottuvuus leveys- tai pituus suunnassa pienenesi toimenpiteen seurauksena. Pääsääntöisesti kysymyksessä olisi tienvarren maanomistajan aloitteeseen perustuva toimenpide, jonka tarkoituksena olisi parantaa lisämaan avulla hänen kiinteistönsä käyttökelpoisuutta nykyistä tai tulevaa käyttöä ajatellen. Koska tiealueen osan lakkauttaminen olisi mahdollista vain sillä edellytyksellä, että tiealuetta ei nähtävillä olevassa tulevaisuudessakaan tarvita tienpitoon, riippuisi lakkauttaminen tienpitoviranomaisen harkinnasta. Se voisi myös oma-aloitteisesti käynnistää lakkauttamismenettelyn ja yksittäisen lakkauttamispäätöksen sijasta voitaisiin myös laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma, joka olisi tarkoituksenmukainen menettely lakkautettaessa tiealuetta useiden kiinteistöjen kohdalla.

Lisäksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin tienpitoviranomaisen velvollisuudesta hakea lakkautuspäätöksen tapahduttua maantietoimitusta. Kiinteistöjärjestelmän luotettavuuden ja ajan tasaisuuden varmistamiseksi maantietoimitus tulisi panna vireille viipymättä lakkautuspäätöksen tekemisestä. Maantietoimituksessa suoritettaisiin tarvittavat kiinteistötekniset toimenpiteet ja tiealueen pinta-alan muutoksesta johtuvien merkintöjen tekeminen kiinteistörekisteriin. Tiealueen osan lakkauttaminen tulee usein vireille tienvarren maanomistajan aloitteesta ja hänen etunsa vuoksi. Näissä tapauksissa olisi kohtuullista, että hän lain 85 §:n pääsäännöstä poiketen vastaisi maantietoimituksen kustannuksista.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että tienpitäjän omistama lakkautettu tiealue siirrettäisiin 1 momentin mukaan vireille pannussa maantietoimituksessa tiehen rajoittuvaan kiinteistöön. Menettelystä olisivat tällöin voimassa kiinteistönmuodostamislain (554/1995) lohkomista koskevat säännökset. Tiealueen osan lakkauttaminen ja sen siirtäminen tienvarren kiinteistöön korottaa kiinteistön arvoa ja siten tuottaa hyötyä maanomistajalle. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta ja sen kiinteistöön liittämisestä aiheutuvan hyödyn korvaamisesta olisivat voimassa samat säännökset kuin liitännäisalueen lakkauttamisesta 95 §:n 3 momentissa. Hyödyn korvaaminen ei tulisi kysymykseen niillä lakkautetuilla tiealueen osilla, joihin tienpitäjällä on tieoikeus.

Lakkautetulla tiealueen osalla voi sijaita tienpitoa palvelevia rakennelmia ja laitteita, joiden siirtymisestä säädetään 90 §:n 1 momentissa. Säännöstä sovellettaisiin myös tiealueen osan tultua lakkautetuksi, mistä säädetäisiin 95 a §:n 3 momentissa.

Valtion kiinteistövarallisuuden kokonaisuuden kannalta on tarkoituksenmukaista säilyttää tiealueen osan hallinnollisen lakkauttamismenettelyn rinnalla Liikenneviraston oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän omistamat maantiealueet ovat valtion kiin-

teistövarallisuutta, joten luovutuksissa noudatettaisiin lakia oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002). Tästä säädettäisiin pykälän 4 momentissa.

99 a §. Maksut. Laista on puuttunut säännös sen nojalla annettavien lupien maksullisuudesta. Tässä esityksessä on ehdotettu käyttöön otettavaksi ilmoitusmenettely 42 a ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa. Ehdotetaan puutteen korjaamiseksi ja ilmoitusmenettelyt huomioiden lakiin lisättäväksi uusi 99 a §, jonka mukaan tienpitoviranomaisen tämän lain nojalla myöntämästä luvasta sekä ilmoituksen johdosta tehdystä päätöksestä peritään valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maantielain nojalla myönnettyjen lupien lupamaksuista säädetään tarkemmin jo nykytilassa vuosittain annettavilla valtioneuvoston asetuksilla elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista (vuonna 2016 asetus 1731/2015), jotka on annettu valtion maksuperustelain ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain nojalla. Uudessa 99 a §:ssä esitetään säädettäväksi tämän kanssa yhteneväisesti, että maksusta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, jonka valmistelee työ- ja elinkeinoministeriö.

100 §. Rangaistukset. Rikosoikeus on kriminalisointiperiaatteiden mukaan viimesijainen keino ihmisten käyttäytymisen ohjaamisessa. Maantielaisissa rangaistavaksi säädettyistä teoista ei ole juuri määrätty rangaistuksia eikä lain noudattamisen tehostamiseksi ole siis käytännössä tarvittu pykälän mukaista rangaistussäännöstä. Lupaa edellyttäviä toimenpiteitä ja lupaehtojen noudattamista on mahdollista valvoa ja tehostaa lain 101 §:n takaamien hallinnollisten pakkokeinojen kautta. Myös liikenteen tilapäisen rajoittamisen osalta rajoitusten noudattaminen voidaan turvata muilla keinoilla. Perusteita rangaistussäännökselle ei siten ole ottaen huomioon rikosoikeudellisen rangaistavuuden viimesijaisuuden periaate. Pykälä esitetään kumottavaksi.

101 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälän 1 momentin mukaan välillisistä hallintopakkeinoista vastaa aluehallintovirasto. Välittömästä hallintopakosta tietyissä rajatuissa tilanteissa vastaa MTL 101 §:n 2 momentin mukaan tienpitoviranomainen. Jako on aiheuttanut tulkintaongelmia viranomaisten välisestä toimivallasta hallintopakkoasioissa. MTL:n nojalla myönnettyjen lupien valvontatoimet kokonaisuutena kuuluisivat luontevammin tienpitoviranomaiselle, joka toimii MTL:n mukaisissa asioissa myös lupaviranomaisena. Myös menettelyjen sujuvoittamiseksi olisi tarkoituksenmukaista ja perusteltua, että välillisestä hallintopakosta vastaisi tienpitoviranomainen. Edellä mainitun perusteella esitetään, että 1 momentin mukainen toimivalta välillisistä hallintopakkeinoista siirrettäisiin aluehallintovirastolta tienpitoviranomaiselle. Pykälän 2 ja 3 momentteihin ei esitetä asiamuutoksia. Pykälän 3 momentin viimeisen lauseen sanajärjestys korjattaisiin suoraksi.

103 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti. Pykälässä säädetään menettelystä, jolla yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätös sekä tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämisestä koskeva päätös saatetaan tiedoksi. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan nykyistä menettelytapaa vastaavasti, että Liikennevirasto toimittaisi suunnitelman hyväksymis- tai voimassaoloajan pidentämispäätöksen tienpitoviranomaiselle eli liikenneasioissa toimivaltaiselle ELY-keskukselle, joka puolestaan huolehtisi päätösten toimittamisesta kuntaan niiden tiedoksi antamiseksi nykyisten säännösten mukaisesti. Uuden kuntalain (410/2015) ja sen voimaantulosäännöksen mukaan kunnissa otetaan käyttöön sähköinen ilmoitustaulu vuoden 2017 kesäkuussa. Ehdotetaan momenttia muutettavaksi tämän vuoksi myös niin, että se mahdollistaisi kuuluttamisen kuntalain periaatteiden mukaisesti tällä kunnan sähköisellä ilmoitustaululla. Pykälän 2 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

Pykälän 3 momentissa säädetään erityisestä tiedoksiantomenettelystä, kun on hyväksytty tiesuunnitelma yksityisen tien muuttamiseksi maantiekiksi. Tällainen hyväksymispäätös on toimitettava kunnalle ja tealoitteen tekijälle, jonka on puolestaan ilmoitettava asiasta aloiteasiakir-

jan muille allekirjoittajille. Maantielaissa ei ole säännöksiä tiealoitteista eikä niiden käsittelystä. Yksityisen tien muuttaminen maantiekäsi käynnistetään ja toteutetaan yleensä tienpitoviranomaisen toimesta osana maantieverkon yleistä kehittämistä. Tätä tarkoittavan tiesuunnitelman hyväksymispäätös asetetaan 1 momentin mukaisessa menettelyssä kunnassa yleisesti nähtävillä, jolloin päätös katsotaan tulleen tiedoksi paitsi kunnalle myös kyseisen yksityisen tien osakkaille. Tämän vuoksi ehdotetaan, että 103 §:n 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana.

105 §. Muutoksenhaku. Maantielain muutoksenhakua koskevaa 105 §:ää muutettiin edellisen kerran oikaisuvaatimus- ja lupamenettelyä koskevan lakihankkeen yhteydessä (HE 230/2014 vp). Silloin valituslupamenettelyä laajennettiin, mutta valituslupasääntelyn ulkopuolelle jätettiin edelleen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä koskevat asiat. Edellä mainittuun hallituksen esitykseen antamassaan lausunnossa (PeVL 55/2014 vp) perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että asian laatu tai merkittävyys eivät välttämättä edellytä kaikissa hallituksen esityksessä mainituissa asiaryhmissä pääsyä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ilman valituslupaa. Perustuslakivaliokunta ilmaisi samassa lausunnossa pitävänsä tärkeänä, että valituslupajärjestelmän johdonmukaista kehittämistä ja laajentamista jatketaan.

Valituslupajärjestelmän soveltumiseen vaikuttaa se, turvaavatko korkeinta hallinto-oikeutta edeltävät muutoksenhakujärjestelyt asian laadun ja merkittävyyden edellyttämät oikeusturvatteet (ks. esim. PeVL 32/2012 vp). Perustuslakivaliokunnan edellä mainittua hallituksen esitystä koskevassa lausunnossaan todennut lisäksi, että merkitystä on kuitenkin myös sillä, riittääkö korkeimman hallinto-oikeuden velvollisuus tai mahdollisuus valitusluvan myöntämisen myöntämiseen laissa säädettyjen perusteiden täytyessä turvaamaan oikeusturvan saatavuuden kyseisessä asiaryhmässä (PeVL 55/2014 vp). Vaikka yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä koskevat asiat ovat asianosaisen oikeusturvan ja yhteiskunnan kannalta erityisen merkittäviä, on oikeusturvan takeet mahdollista turvata myös hallintolainkäyttölain (586/1996) 13 §:n 2 momentissa säädettyjen valitusluvan myöntämisen edellytysten kautta. Yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymispäätösten erityinen merkittävyys olisi mahdollista huomioida valituslupajärjestelmässä hallintolainkäyttölain 13 §:n 2 momentin 3 kohdan kautta. Sen mukaan valituslupa on myönnettävä, jos luvan myöntämiseen on muu painava syy kuin aiemmissa kohdissa tarkoitettu oikeuskäytännön yhtenäisyyteen tai tapahtuneeseen ilmeiseen virheeseen liittyvä syy. Esitetään tämän nojalla valituslupajärjestelmän laajentamista koskemaan myös yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymistä koskevia asioita. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Nykyinen 3 momentti esitetään samalla kumottavaksi.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin viittaukset 42 §:n 1 momenttiin ja 42 a §:ään. Lain 42 §:n 1 momentin mukaisesta lupapäätöksestä, jos on kyse luvasta tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle, on tarkoituksenmukaista valittaa siihen hallinto-oikeuteen, jonka toimialueella tiealueeseen kohdistuvat toimenpiteet toteutetaan. Samoin 42 a §:n mukaiseen sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamista tiealueelle koskevan ilmoituksen johdosta tehtävään päätökseen on tarkoituksenmukaisinta hakea muutosta valittamalla siihen hallinto-oikeuteen, jonka toimialueella tiealueeseen kohdistuvat johdon tai kaapelin sijoittamistoimenpiteet toteutetaan.

Lisäksi poistettaisiin 4 momentista viittaus lain 40 §:n 2 momenttiin, jota on esitetty muutettavaksi niin, että asemakaavan vastaisen liittymän poistaminen tai sen käytön estäminen ei enää edellyttäisi tienpitoviranomaisen hallintopäätöstä. Momentteihin 1 ja 5-8 ei esitetä muutoksia.

107 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälän 1 momentin mukaan yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta. Edellä 31 §:ään ehdotettavalla lisäyksellä

yleissuunnitelman voimassaoloaika voitaisiin Liikenneviraston päätöksellä pidentää. Tämän vuoksi momenttia ehdotetaan täydennettäväksi siten, että myös yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voitaisiin panna täytäntöön valituksesta huolimatta. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

108 §. Kuuluttaminen. Uuden kuntalain (410/2015) ja sen voimaantulosäännöksen mukaan kunnissa otetaan käyttöön päätösten tiedoksianto yleisessä tietoverkossa vuoden 2017 kesäkuussa. Ehdotetaan pykälää muutettavaksi tämän vuoksi niin, että siinä viitattaisiin kuntalain mukaiseen kuulutusmenettelyyn. Pykälässä säädetään kuuluttamismenettelystä silloin, kun tiedoksi antamisen tavasta ei ole erikseen säädetty. Pykälän loppuun ehdotetaan lisättäväksi säännös kuulutuksen tiedoksisaannista, jonka katsottaisiin tapahtuvan seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta. Säännös olisi tällöin yhdenmukainen hallintolain yleistiedoksiantoa koskevan 62 §:n 3 momentin kanssa.

Ratalain 95 §:ään ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

1.2 Ratalaki

2 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momentin sanamuotoa esitetään täsmennettäväksi koskien lain soveltumista yksityisraiteisiin. Ratalaissa säädetään yksityisraiteista 2 ja 3 momentissa säädettyin rajoituksin.

Pykälän 3 momentissa viitataan niihin ratalain säännöksiin, joita ei sovelleta yksityisraiteisiin. Ehdotuksen mukaan 34 § kumottaisiin, joten sitä tarkoittava viittaus poistettaisiin. Välitöntä vaaraa aiheuttavan tasoristeyksen muuttamiseksi tai poistamiseksi voi radanpitäjä päätöksellään määrätä tienpitäjän suorittamaan turvallisuutta parantavat toimenpiteet 18 §:n 4 momentin perusteella. Kun siinä on kysymys julkisen vallan käyttämisestä ja valituskelpoisen päätöksen tekemisestä, ei lainkohtaa tulisi soveltaa yksityisraiteisiin. Samanlaista julkista valtaa käytetään myös päätettäessä tasoristeysluvasta ja maastoajoneuvojen ylitysluvasta, joita koskevat säännökset koottaisiin uudeksi 2 a luvuksi jäljempänä ehdotettavalla tavalla. Tämän vuoksi ehdotetaan momenttiin lisättäväksi viittaus 18 §:n 4 momenttiin ja 2 a lukuun. Yksityisraidetta risteävän yksityisen tien tekemiseen sovelletaan yksityisistä teistä annettua lakia ja ratalain 36 §:n säännöksiä rautatiealueella tehtävästä työstä. Lain 4 lukua ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealueen ulkopuolisia suoja- ja näkemäalueita koskevat maanomistajan käyttövallan rajoitukset ja radanpitäjän oikeudet tulisivat voimaan suoraan lain perusteella. Yksityisiä kuljetustarpeita palvelevilla yksityisraiteilla ei tulisi olla vaikutuksia radan varren maanomistajien oikeusasemaan. Tämän vuoksi ehdotetaan momenttiin lisättäväksi myös viittaus lain 4 lukuun. Samoin pykälään ehdotettaisiin lisättäväksi viittaus ratalain 43 §:ään lisättäväksi ehdotettuun 4 momenttiin, jossa säädettäisiin rautatietoimituksesta rautatiealueen ulottuvuuden määrittämiseksi. Yksityisraiteiden maa-alueet on usein hankittu vapaaehtoisilla kaupoilla ja mahdollisesti joissain tapauksissa kuntien raiteiden osalta asemakaavaan perustuvalla lunastuksella. Rajaamista koskevia ehdotettavia ratalain säännöksiä ei ole perusteltua soveltaa yksityisraiteisiin, kun edellisen lisäksi otetaan huomioon, että tosiasiallisesti yksityisraiteiden osalta ei ole osoitettavissa tarvetta alueen rajaamiseen.

3 §. Määritelmät. Pykälässä esitetään lain soveltamisen kannalta keskeiset määritelmät käsitteille, jotka toistuvat jäljempänä laissa. Ratojen suoja-alueet olisivat ehdotuksen mukaan olemassa suoraan lain perusteella. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 6 kohdan mukaista suoja-alueen määritelmää muutettavaksi tarkoittamaan rautatiealueen ulkopuolisia alueita, joita tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä.

Tasoristeysten rakentamisluvista sekä moottorikelkan ja muun maastoajoneuvon ylitysluvista ehdotetaan säädettäväksi uudessa 2 a luvussa. Nykyisessä laissa luvan myöntäminen on kytetty 4 §:n tarkoittamaan runkoverkkoon. Runkoverkko ehdotetaan korvattavaksi lupaharkinnassa Euroopan laajuisella rataverkolla, josta käytettäisiin nimitystä TEN -verkko. Tämä määriteltäisiin pykälään lisättävässä 9 a kohdassa.

Pykälän 11 kohdassa määritellään tie, mutta tienpitäjä on jäänyt määrittelemättä, mikä on aiheuttanut epäselvyyttä lain soveltamisessa. Kun johdonmukaisuuden vuoksi tulisi tienpitäjistä säätää tiestä säädetyn jälkeen, ehdotetaan 11 kohdasta poistettavaksi sidesana "sekä". Tienpitäjän määritelmä ehdotetaan lisättäväksi pykälän uudeksi 12 kohdaksi. Kyse olisi kolmen hallinnollisesti erilaisen tieliikenneväylän vastuutahoista, ellei laissa erikseen säädettäisi toisin. Yksityisten teiden tienpitäjällä tarkoitettaisiin tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, jos sellainen on tielle perustettu. Kiinteistön omien teiden tienpitäjä olisi kiinteistön omistaja. Maanteiden tienpitäjällä tarkoitettaisiin tässä maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpitoviranomaisista eli toimivaltaisista ELY -keskusta. Katujen tienpitoviranomaisella tarkoitettaisiin kuntia kadunpidon järjestämisestä vastaavina tahoina maankäyttö- ja rakennuslain 84 §:n 2 momentin mukaisesti.

Lain 89 §:ssä säädetään tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta ja kunnossapidosta. Esitetään selkeyden vuoksi uudessa 13 kohdassa määriteltäväksi, että liikenteenohjauslaitteella tarkoitetaan liikennevaloja, liikennemerkkejä, sulkua- ja varoituslaitteita sekä tiemerkintöjä. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 2 momentti koskien ratalakia sovellettaessa kiinteistöön rinnastettavia rekisteriyksiköitä. Vastaava määritelmä poistettaisiin 1 momentin luettelosta. Muilta osin määritelmiin ei esitetä muutoksia.

7 §. Radanpitoviranomainen, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset. Pykälän 1 momentin mukaan voi muukin kuin radanpitäjä erityisestä syystä sopimuksen mukaisesti osallistua radanpidon kustannuksiin. Esitetään 1 momenttia täsmennettäväksi lisäämällä niitä perusteita, joiden nojalla voisi olla erityistä syytä siihen, että muukin taho kuin valtio ja radanpitäjä voisi sopimuksen nojalla osallistua valtion rataverkon radanpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain radanpitoon liittyvästä toimenpiteestä. Liikenneväylien korjausvelan vähentämisestä ja uusien rahoitusmallien käyttöä koskevan Parlamentaarisen työryhmän ehdotuksen (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014) mukaan yksi uusi keino kehittämistä toteuttamiseksi on se, että hankkeesta hyötyvät tahot osallistuisivat jatkossa hankkeiden rahoitukseen nykyistä enemmän. Vaikka talousarviorahoitus on keskeisin tapa rahoittaa liikenneinfrastruktuurin investointeja, myös vaihtoehtoisia rahoitusmalleja tulee voida käyttää. Siten liikennehankkeiden rahoitukseen voitaisiin tulevaisuudessa ohjata osa esimerkiksi liikennehankkeiden toteuttamisesta johtuvista hyödyistä.

Momenttiin tehtävällä lisäyksellä on tarkoitus kirjata lakiin nykyinen käytäntö, ja saada siten oikeusperusta budjettirahoituksen käyttämiselle kyseisellä tavalla. Kuntien kanssa on tähän asti vapaaehtoisuuden pohjalta sovittu esimerkiksi kuntien osallistumisesta lähijunaliikenteen kehittämisen infrastruktuurikustannuksiin, kuten asemien, seisakkeiden ja lisäraiteiden rakentamisen kustannuksiin. Esimerkiksi kehärata, joka on kaupunkiliikenteen rata mutta toimii samalla myös lentokenttäratana, toteutettiin yhteishankkeena, jonka rahoitukseen osallistuivat valtio, Vantaan kaupunki ja Finavia Oyj. Tätä sopimukseen ja vapaaehtoisuuteen perustuvaa käytäntöä ei ole tarkoitus muuttaa. Valtio tekee lisäksi suurimpien kaupunkiseutujen kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen -aiesopimuksia, joiden tavoitteena on maankäytön ja liikenteen ratkaisujen parempi yhteensovittaminen. Näillä ns. MAL-sopimuksilla pyritään osallistamaan edistämään hankkeiden ennakkointia ja yhdyskuntien johdonmukaista kehittämistä.

Esimerkkinä erityisestä syystä radanpidon kustannuksiin osallistumisesta mainittaisiin ensinnäkin radanpidosta huolehtiminen laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisen kuin yleisen liikenteen tarve edellyttää. Vastaava peruste sisältyy nykyisin maantielain 10 §:n 2 momenttiin. Lisäyksellä yhdenmukaistettaisiin maantielain ja ratalain mukaista sääntelyä. Radanpidon huolehtimisessa laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tarve edellyttää voisi olla kyse esimerkiksi siitä, että rataa pidettäisiin painorajoituksettaan korkeampana kuin yleinen liikenne vaatisi. Rataosuus voisi siten soveltua jonkin yksittäisen elinkeinonharjoittajan tai muun toimijan raskaampiin kuljetuksiin rataosuudella, jota yleisen liikenteen tarpeen vuoksi ei olisi tarpeen pitää vastaaville painoluokille soveltuvana. Laadultaan korkeampiluokkaisempi rata voisi lisäksi tarkoittaa käytöstä poistetun rataosuuden kunnostamista liikennöintikuntoon tai tulevaisuudessa mahdollisesti rakennettavaa nopeajunayhteyttä.

Toisena perusteena lakiin lisättäisiin erityinen hyötyminen tehtävistä toimenpiteistä. Ulkopuolisen tahon mahdollisuus halutessaan osallistua radanpidon kustannuksiin voisi tulla kyseeseen lisäksi erityisesti tilanteissa, joissa rautatiehanke alun perinkin toteutetaan jonkin yksittäisen tahon edun vuoksi tai pyynnöstä. Erityistä hyötyä tällaisessa tilanteessa voi olla esimerkiksi kiinteistön arvon nousu sen liikenteellisen aseman paranemisen vuoksi. Myös yrityksen kilpailuasema voi parantua, tai toiminnan harjoittamisen edellytykset parantua muuten merkittävästi.

Kun radanpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää, erityistä hyötyä voi saada esimerkiksi elinkeinonharjoittaja, jonka toimipiste sijaitsee alueella, jossa ei ole liikenneyhteyksiä, kuten kaivos, uusi tehdas tai voimalaitos. Kustannuksiin osallistuminen koskisi momenttiin esitettävän lisäyksen myötä muitakin radanpidon toimista aiheutuvia hyötyjä kuin tienpidon korkeampitasoisesta laadusta tai laajuudesta aiheutuvat.

Uuden ratayhteyden rakentamisen seurauksena alueiden liikenteellinen asema voi parantua merkittävästi, jolloin alueiden käyttö- ja kehittämismahdollisuudet asumiseen tai elinkeinotoimintaan paranevat. Tästä voivat hyötyä niin kunnat kuin elinkeinoelämä. Myös mainittu korkeampiluokkainen radanpito voi aiheuttaa toimijalle selkeitä hyötyjä sen palvelussa erityisesti jotain tiettyä toimijaa, esimerkiksi yritystä, jonka raskaat kuljetukset korkealuokkaisempi radanpito mahdollistaa.

Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi kuntien tehtävien vähentäminen. Momenttiin tehtävä lisäys ei lisäisi kuntien tehtäviä, sillä kyse on ainoastaan nykykäytännön mukaisen periaatteen selkeämmästä kirjaamisesta lakiin. Momentissa on lisäksi kyse ainoastaan mahdollisuudesta sopia kustannuksiin osallistumisesta, ei sitovasta velvoitteesta. Muilta osin viitataan maantielain 10 §:n 2 momenttiin, johon ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

Pykälän uudessa 4 momentissa esitetään säädettäväksi, että valtio radanpitäjänä voisi osallistua myös muun kuin rautatien toteuttamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, kun toimenpide liittyy radanpitäjän tehtäviin ja ratalaissa määriteltyihin tavoitteisiin. Rahoituksella pyrittäisiin turvaamaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja toteuttamaan ratalain tavoitteita erityisissä tilanteissa, joissa radanpitäjä katsoo, että on tarpeen osallistua toimenpiteisiin myös rataverkon ulkopuolella.

Esitetty kirjaus mahdollistaisi toimenpiteitä, joilla pyritään joustavoittamaan ja edistämään vaihtoehtoisia keinoja, joilla radanpitäjä voi edistää lain mukaisten tavoitteiden toteutumista. Kyse olisi aina erityistilanteista, joissa liikennejärjestelmän toimivuus tai turvallisuus edellyttäisivät radanpitäjän rahoitusta muualla kuin rautatiealueella. Ratalain tarkoituksena on 1 §:n

mukaan ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisista ja kestävästä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lisäksi lain 5 §:n 1 momentissa todetaan, että rataverkon tulee tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon väestön sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on 5 §:n 2 momentin mukaan edelleen kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatiet osana koko liikennejärjestelmää edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

Muutos mahdollistaisi radanpitäjän osallistumisen esimerkiksi rataverkkoa varten tarvittavan liityntäpysäköinnin järjestämiseen rautatiealueen viereisellä kiinteistöllä. Aiemmin vastaavia järjestelyjä rautatiealueen ulkopuolisten alueiden rahoittamiseen liityntäpysäköinnin järjestämiseksi on toteutettu MAL-aiosopimusten kautta tai sisällyttämällä edellä mainittujen kohteiden toteuttaminen talousarviossa yksilöityyn valtuushankkeeseen.

Liityntäpysäköinti (autot, sähköautot, moottoripyörät, mopot, polkupyörät), saattoliikenne ja kaikki vaihtojärjestelyt kulkumuodosta toiseen ovat tärkeä osa henkilöliikenteen matkaketjuja. Jos henkilöautoliikennettä halutaan kaupunkien keskusta-alueilla vähentää tai säädellä, tulee seudun ulkopuolisten autoilijoiden pystyä siirtymään joustavasti ja kokonaismatka-ajan rajoissa nopeasti henkilöautosta joukkoliikennevälineeseen. Tiiviissä kaupunkirakenteessa tilaa on vähän ja esimerkiksi liityntäpysäköintipaikat on usein tarpeen sijoittaa jollekin muulle kuin asemakaava-alueen maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaiselle liikennealueelle ja toisaalta pysäköintikenttien sijasta pysäköintilaitoksiin. Näiden rakentamisesta ja käytöstä osapuolet voisivat sopia yhdessä. Valtion osallistumismahdollisuus edesauttaisi liikennejärjestelmän kehittämistä ja matkaketjujen sujuvuuden parantamista. Mahdollisuuden käyttöönotto vaatisi vastaavaa mahdollistavaa sääntelyä myös valtion talousarviossa. Matkaketjun sujuvoittamisessa myös hyvä informaatio ja digitalisaation täysimääräinen hyödyntäminen ovat merkittävässä asemassa.

Pykälän otsikkoa muutettaisiin niin, että sana Liikennevirasto korvattaisiin sanalla radanpitoviranomaisena. Momenteihin 2 ja 3 ei esitetä muutoksia.

10 §. Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 1 momentin mukaan 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.

Pykälän 2 momentin mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Pykälän 4 momentin mukaan yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että myös ratasuunnitelma voitaisiin hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos ratasuunnitelman poikkeaisi asemakaavasta vähäisessä määrin. Lisäksi edellytettäisiin, että kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin ratasuunnitelma välittömästi vaikuttaa, puoltaisivat suunnitelman hyväksymistä. Ehdotetulla muutoksella vältettäisiin poikkeamispäätöksen tai vaikutuksiltaan vähäisen kaavamutoksen tekeminen kunnassa. Esitetty

muutos sujuvoittaisi suunnitelmien hyväksymiskäsittelyä Liikennevirastossa, kun kunnan ei tarvitsisi ryhtyä valmistelemaan ja viemään läpi kaavan muutosta tai poikkeamispäätöstä tilanteissa, joissa tarve poiketa ratasuunnitelman asemakaavanmukaisuudesta olisi vähäinen ja vähäiselle poikkeamiselle oikeusvaikutteisesta asemakaavasta olisi saatu kunnan ja kiinteistönomistajien suostumus. Ehdotus on yhdenmukainen myös hallinnollisen taakan vähentämisen tavoitteen kanssa. Sisällöllisesti vastaava muutos ehdotetaan tehtäväksi myös maantielain 17 §:n 2 momenttiin.

16 §. Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet. Pykälän 2 momentissa säädetään radanpitäjälle tulevista ajallisesti rajoitetuista oikeuksista, jotka ovat tarpeen radan rakentamiseksi. Pykälään ehdotetaan tehtäväksi vastaava terminologinen muutos, kuin maantielain 23 §:n 2 momenttiin, eli jatkossa käytettäisiin läjittämisen sijasta termiä maa-ainesten sijoittaminen. Samoin kuin maantielain osalta, myös ratalakia sovellettaessa on epäselvyyttä ilmennyt maa-ainesten sijoittamisen suhteen. Maa-ainesten sijoitusalueet osoitetaan ratasuunnitelmassa ja ne otetaan haltuun ratatoimituksessa, jolloin radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää aluetta ratatyössä irrotettavien ja työssä tarpeettomien maa-ainesten sijoittamiseen. Oikeus sijoittamiseen on voimassa ratatyön ajan. Pääsääntö on, että maa-aines sijoitetaan alueella pysyvästi (läjittäminen), mutta ratasuunnitelmassa voidaan määrätä, että maa-aines sijoitetaan alueelle tilapäisesti. Radoista annetun valtioneuvoston asetuksen (962/2007) 4 §:n mukaan Liikenneviraston tulee ratatyön päätyttyä ja tässä momentissa tarkoitetun käyttöoikeuden loputtua tasata ja siistiä alueet niin, että kiinteistön omistaja voi ilman kohtuutonta haittaa käyttää aluetta asianmukaisella tavalla. Maantielain 23 §:n 2 momenttiin ehdotetun muutoksen tavoin tulisi pykälän 2 momenttia täsmentää siten, että ratasuunnitelmassa voitaisiin osoittaa oikeus radan rakentamisen ajaksi työssä irrotettavien maa-ainesten tilapäiseen tai pysyvään sijoittamiseen. Pykälän 1 momenttiin ei esitetä muutoksia.

17 §. Tasoristeysten perustaminen ja rautatien ylittäminen. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Tasoristeysluvasta ja ylitysluvasta ehdotetaan säädettäväksi uudessa 2 a luvussa 28 a ja 28 c §:ssä, jotka korvaisivat nykyisen lain 17 §:n.

18 §. Tasoristeysten poistaminen. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään ratasuunnitelmassa osoitettujen tasoristeysten poistamisesta. Terminologisena muutoksena esitetään 1 momentin käsite ”liikenneturvallisuus” korvattavan käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”, josta selkeämmin käy ilmi, että kyse on sekä tie- että rautatieliikenteen turvallisuudesta. Pykälän 3 momentissa säädetään olemassa olevan tasoristeyksen poistamisesta sen osoittautuessa asemakaavan vastaiseksi uusien tai muuttuneiden katuyhteyksien johdosta. Asemakaavassa rautateitä varten osoitetuilla liikennealueilla ei maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa käytettävistä merkinnöistä annetussa ympäristöministeriön asetuksessa ole esitetty erityistä rautatien tasoristeystä osoittavaa merkintää. Asetuksen mukaan kaavoissa voidaan käyttää muitakin merkintöjä. Katu rakennetaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti ja katu katsotaan luovutetuksi yleiseen käyttöön kadunpitopäätöksellä. Jos rautatien ylitys tällöin siirtyy toiseen paikkaan, tulee entinen tasoristeys samalla asemakaavan vastaiseksi, ellei sitä nimenomaan ole tarkoitettu edelleen tasoristeyskentäksi. Radanpitäjä poistaisi nykyisen lain mukaisesti tällaisen asemakaavan vastaisen tasoristeyksen. Koska tasoristeyksen asemakaavan vastaisuus on jo ratkaistu kaavassa sekä katusuunnitelmassa ja kadunpitopäätöksessä, ei tasoristeyksen poistaminen edellyttäisi radanpitäjän valituskelpoista hallintopäätöstä. Poistaminen tapahtuu radanpitäjän kustannuksella. Poistaminen edellyttää, että korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös on lainvoimainen.

Tasoristeysten poistaminen voi muuttaa merkittävästi vakiintuneita kulkuyhteyksiä. Tämän vuoksi ehdotetaan 3 momenttiin lisättäväksi, että radanpitäjän tulisi ilmoittaa etukäteen ase-

makaavan vastaisen tasoristeyksen poistamisesta, jos sitä käytetään yleisesti liikenteeseen. Ilmoitus tapahtuisi kuuluttamalla 95 §:ssä säädetyllä tavalla.

Pykälän 4 momentin mukaan radanpitäjällä on oikeus vaatia toimenpiteitä välitöntä vaaraa aiheuttavassa yksityisen tien tasoristeyksessä. Momentissa nykyisin käytetty käsite ”juna- tai liikenneturvallisuus” ehdotetaan korvattavaksi käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”, joka on jäljempänä tässä esityksessä käytetty termi ja kuvaa paremmin rautatieliikenteen turvallisuutta, koska raiteilla liikkuu junien lisäksi myös erilaisia työkoneita. Radanpitäjä voi määrätä tällaisen tasoristeyksen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle. Momentin tarkoittama välitön vaara johtuisi lähinnä tasoristeyksen liikenneolosuhteista, kun tien käyttötarkoitus on merkittävästi muuttunut tai tien käyttäjämäärät olennaisesti kasvaneet. Momentin soveltamisessa on kyse poikkeuksellisesta tilanteesta, joka vaatii pikaisia toimenpiteitä. Välittömän vaaran olemassaolo edellyttää, että tasoristeyksessä on syntynyt vaaratilanne. Muissa kuin välittömän vaaran tilanteissa tasoristeysturvallisuus varmistetaan lupaehtoja muuttamalla taikka tarvittaessa pykälän 1 momentin mukaisesti järjestelemällä tasoristeyksiä ratasuunnitelmalla.

Momentin soveltaminen edellyttää, että välitön vaara aiheutuu yksityisen tien tasoristeyksen käyttämisestä. Momenttia täsmennettäisiin siten, että muutosvaatimukset ja niiden aiheuttamat kustannukset kohdistettaisiin tienpitäjään. Momentissa mainittujen muutostoimenpiteiden joukkoon ehdotetaan lisättäväksi tasoristeyksen tai sille johtavan tienosan tarpeelliset parannustyöt kuten odotustasanteen rakentaminen. Radanpitäjän olisi ilmoitettava vaatimuksistaan hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Ilmoituksessa toimenpiteiden suorittamiselle asetettava määräaika tulisi arvioida vaadittavien toimenpiteiden laadun ja laajuuden mukaan ottaen huomioon, että välittömän vaaran poistaminen ei siedä viivytystä.

Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että radanpitäjällä olisi oikeus tehdä tai teettää vaadittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella, jos tämä laiminlyö velvollisuutensa. Radanpitäjän määräys on päätös, josta olisi oikeus valittaa. Kun määräys tarkoittaa toimenpiteisiin ryhtymistä välittömän vaaran torjumiseksi, ehdotetaan jäljempänä 94 §:n 2 momenttiin lisättäväksi, että määräyksen sisältävä päätös olisi pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta. Lisäksi 18 §:n 4 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että radanpitäjällä olisi oikeus asettaa tielle tasoristeyksen ylittämistä rajoittava liikenteen ohjauslaite, kuten liikennemerkki, ellei tienpitäjä sitä tee. Säännöksessä viitattaisiin tieliikennelain 51 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan liikenteen ohjauslaitteen asettaa muulle tielle kuin maantielle tai kadulle sen tienpitäjä. Tällöin myöskään kunnan suostumusta laitteen asettamiseksi ei vaadittaisi.

Nykyisen lain mukaisesti radanpitäjän tulee hakea yksityistietoimitusta, mikäli tasoristeyksen muuttaminen radanpitäjän määräyksen mukaiseksi edellyttää uusien kulkuyhteyksien perustamista.

Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

19 §. *Laskuojat ratasuunnitelmassa.* Pykälän viittaus muutettaisiin tarkoittamaan 1.1.2012 voimaantullutta vesilakia (587/2011).

25 a §. *Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat.* Tasoristeykset voivat vaarantaa tie- ja rautatieliikenteen turvallisuutta. Tämän vuoksi on mahdollista laatia ja hyväksyä ratasuunnitelma pelkästään tasoristeyksiä koskevana 20 §:n 2 momentin mukaisesti. Tällaisessa ratasuunnitelmassa osoitettaisiin parantamistoimenpiteet, poistettavat tasoristeykset ja korvaavat kulkuyhteydet. Liikenneviraston ja ELY -keskusten tarkoituksenmukaisen työnjaon kehittämiseksi ehdotetaan, että keskuksella olisi toimivalta huolehtia ratasuunnitelman laatimisesta valtion rata-

verkon tasoristeyksiä koskevana erilliskohteena. Tästä säädettäisiin uudessa 25 a §:ssä, jonka perusteella toimivaltainen ELY -keskus vastaisi tällaisen ratasuunnitelman laadinnasta ja hallinnollisesta käsittelystä alkaen tutkimustöiden aloituskuulutuksesta ja päättyen ratasuunnitelman hyväksymisesityksen tekemiseen Liikennevirastolle. Toimivaltaisella keskuksella tarkoitettaisiin tässä niitä ELY -keskuksia, joissa on liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue.

Koska ELY -keskus ei ole radanpitäjä, olisi keskukselta sen laatiessa ratasuunnitelmia voimassa, mitä radanpitäjältä säädetään. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain 3 §:ssä luetellaan keskusten toimialat, joista 3 §:n 8 kohdassa mainitaan liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, maanteiden pito sekä julkisen liikenteen järjestäminen. Huolehtiminen tasoristeyksiä koskevien ratasuunnitelmien hankinnasta ja suunnitelmien hallinnollisesta käsittelystä sekä jäljempänä ehdotettu puhevallan käyttö rata-toimituksissa sisältyisi luontevasti keskusten nykyiseen toimialaan, joten ELY -keskuksia koskevaa lainsäädäntöä ei tarvitsisi muuttaa.

25 b §. *Maantiet rautatien suunnittelussa.* Rautatien rakentaminen voi aiheuttaa tarpeen puuttua maantiehen ilman että maantiellä olisi parantamistarvetta. Rautatien rakentamisessa noudatetaan ratalain suunnittelu- ja päätöksentekomenettelyä ja maanteiden osalta maantielain mukaista menettelyä. Rakentamisella tarkoitetaan ratalaissa uuden rautatien tekemistä ja olemassa olevan parantamista. Parantamista ovat myös pelkästään tasoristeysten järjesteleminen niitä parantamalla, poistamalla tai siirtämällä ja niihin liittyvät kulkujärjestelyt. Rinnakkaisten samaa hanketta koskevien hallintomenettelyjen vähentämiseksi ehdotetaan, että rautatien rakentamisesta johtuvat muutokset hankkeen vaikutusalueiden maanteihin kuten muutokset maantien sijaintiin tai maanteihin liittyviin yksityisiin teihin voitaisiin osoittaa rautatien rakentamista koskevissa ratalain mukaisissa suunnitelmissa. Menettelystä säädettäisiin uudessa 25 b §:ssä. Menettely olisi vaihtoehtoinen erillisten väyläkohtaisten hallintomenettelyjen kanssa. Maantielain 32 a §:ään ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos, milloin maantien rakentaminen aiheuttaisi tarpeen puuttua rautatiehen.

26 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Pykälän 4 momentin mukaan päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Maantiehankkeiden tapaan on syntynyt epätietoisuutta, tarkoittaako työn aloittaminen koko suunnitelman tarkoittavan hankkeen käynnistämistä vai ratatyön osittain aloittamista. Säännöksen selkeyttämiseksi ehdotetaan, että ratatyön osittainkin aloittaminen estää ratasuunnitelman hyväksymispäätöksen raukeamisen. Muilta osin viitataan maantielain 31 §:n 3 momenttiin, johon ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

Ratasuunnitelma on ratahankkeen yksityiskohtainen toteuttamissuunnitelma, jonka hyväksyy Liikennevirasto. Rakennustyön aloittaminen voi eri syistä viivästyä, ja ratasuunnitelman voimassaoloaikaa voidaan pykälän 4 momentin mukaan jatkaa liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä enintään neljällä vuodella. Voimassaolon jatkamisessa arvioidaan, ovatko ratahankkeen toteuttamisen edellytykset edelleen olemassa hyväksytyn ratasuunnitelman mukaisina. Siinä yhteydessä ei enää arvioida hankkeen liikennepoliittisia edellytyksiä eikä yhteiskunnallisia vaikutuksia. Kun liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikennepoliitikasta ja radanpidon suurista linjauksista eikä niinkään yksittäisistä ratahankkeista, ehdotetaan 26 §:n 4 momenttia muutettavaksi siten, että ministeriön toimivalta pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa siirrettäisiin Liikennevirastolle. Samalla ehdotetaan, että Liikennevirasto voisi sille siirrettäväksi ehdotetun oikeuden lisäksi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa vielä yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Säännös olisi tällöin yhdenmukainen tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämisestä koskevan maantielain 31 §:n 3 momentin kanssa. Voimassaoloajan pidentäminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan.

Voimassaoloajan pidentäminen edellyttäisi, että 10 §:n yleiset vaatimukset ja ratasuunnitel-
malle 15 §:ssä asetetut sisältövaatimukset täyttyvät. Tiesuunnitelmien tapaan vain ajantasais-
ten, ympäristön kannalta hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten ratasuunnitelmien
voimassaoloaikaa voitaisiin pidentää. Pidentämispäätökseen voitaisiin hakea muutosta valit-
tamalla.

Pykälän 1-3 momenttien sisältöön ei esitetä muutoksia.

2 a luku. **Tasoristeyslupa, tasoristeuksen rakentaminen ja kunnossapito sekä ylityslu-
pa**

Ratalain tasoristeyskiä koskevat säännökset ovat epäsystemaattisesti hajallaan. Tämän vuoksi
ehdotetaan, että tasoristeyslupaa, tasoristeysten rakentamista ja kunnossapitoa, maastoajoneu-
vojen ylityslupaa sekä luvan peruuttamista koskevat säännökset koottaisiin uudeksi 2 a luvuk-
si. Samalla kumottaisiin lain 17 ja 34 §. Edellä 2 §:n 3 momenttiin ehdotetun mukaisesti tä-
män luvun säännöksiä ei sovellettaisi yksityisraiteisiin.

28 a §. *Lupa tasoristeuksen rakentamiseen ja siirtämiseen.* Nykyisen lain tasoristeyslupaa
koskevat säännökset ovat 17 §:n 1 - 5 momentissa, jotka ehdotetaan siirrettäväksi uuteen
28 a §:ään osin nykyisen sisältöisinä samalla kun 17 § kumottaisiin.

Tasoristeyslupaa harkittaessa on liikenneturvallisuus aina ensisijalla. Junan pysähtymismatka
140 kilometrin tuntivauhdista on yli kilometri. Valtion rataverkolla on ajanjaksona 2006 -
2012 sattunut keskimäärin 35 tasoristeysjonnettomuutta vuosittain, ja näissä on menehtynyt
keskimäärin seitsemän ja vakavasti loukkaantunut kolme henkilöä. Pääosa tasoristeysjonnet-
tomuuksista tapahtuu vähän liikennöidyillä ja alhaisen nopeuden rataosilla. Viime aikoina Li-
kennevirasto on myöntänyt uusia tasoristeyslupia vuosittain 1 - 5 kappaletta. Lähtökohta on,
että uusia tasoristeyskiä ei rakennettaisi ilman erityisen vahvoja perusteita.

Nykyisen lain mukaan uusi pysyvä tasoristeys on mahdollista rakentaa vain muun rataverkon
kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Runkoverkon laajuutta ei nykyisin ole määritetty,
minkä vuoksi ehdotetaan, että runkoverkon sijasta TEN-radat muodostaisivat sen rataverkon,
jolle uusia tasoristeyskiä ei sallittaisi. Tästä säädettaisiin 28 a §:n 1 momentissa. TEN -verkko
määriteltäisiin edellä 3 §:ään ehdotettavassa uudessa 9 a kohdassa. TEN -verkko on osoittau-
tunut pysyväksi ja yhteisön tasolla määriteltynä yleisesti hyväksytyksi. TEN -verkko vastaa
pitkälti sitä, mikä rautateiden runkoverkko olisi toteutuessaan. Lisäksi TEN -verkko on perus-
tana rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetun Euroopan parlamentin ja
neuvoston direktiiville 2008/57/EY. Liikenteen turvallisuusvirasto on määrännyt päätöksel-
lään TRAFI/8591/03.04.02.00/2014 direktiivin teknisten eritelmien täytäntöönpanosta ja aset-
tanut samalla tekniset vaatimukset koko rataverkon tasoristeyksille. Määräyksen mukaan TEN
-verkolla sijaitseva tasoristeys on saatettava vaatimusten mukaiseksi vuoden 2030 loppuun
mennessä tai poistettava käytöstä. Lukua 2 a ei kuitenkaan sovellettaisi yksityisraiteisiin, eikä
siksi myöskään 28 a §:ää sovellettaisi yksityisraiteisiin, vaikka ne kuuluisivat TEN-verkkoon.

Riittävän joustavuuden turvaamiseksi kielto uusien tasoristeyskiiden rakentamiselle TEN -
verkon radoille ei olisi ehdoton. Erityisistä syistä lupa uuden tasoristeyskiiden rakentamiseen
voitaisiin myöntää sellaiselle TEN -verkon rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on py-
syvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. Tällaisia voisivat olla tiheän asutuksen rataosat lähellä
radan päätepistettä, kuten satamaa, taikka ratapihalle tai lastausalueelle johtavat raiteet. Alhai-
sen ratanopeuden on oltava pysyvä, joten ratatöiden tai muiden ajallisesti rajoitettujen ja no-
peutta alentavien toimenpiteiden kohteet TEN -verkolla jäisivät säännöksen soveltamisalan
ulkopuolelle, samoin kuin ne nopeusrajoituksen kohteena olevat TEN -verkon osat, joille on

HE 49/2016 vp

asetettu nopeusrajoitus esimerkiksi junaliikenteestä aiheutuvan tärinän vähentämiseksi. Erityisillä syillä tarkoitettaisiin tässä yhteydessä sitä, että tasoristeys olisi välttämätön toimivan kulkuyhteyden järjestämiseksi esimerkiksi taajamarakenteen asettamista rajoituksista johtuen. TEN -verkolta lähteviä pistoraiteita tai muita vastaavia raiteita ei pidettäisi lupaharkinnassa TEN -verkkoon kuuluvina ratoina.

Vaikka uusia tasoristeyskysyjä TEN -verkon radoille ei pääsääntöisesti sallittaisikaan, voisi radanpitäjä myöntää luvan TEN -verkolla olevan tasoristeyskysyjän siirtämiseen. Myös tästä säädetäisiin pykälän 1 momentissa. Siirtäminen tapahtuisi muun kuin radanpitäjän aloitteesta ja sen edellytyksenä olisi nykyisen lain mukaisesti, että siirtämisellä saavutettaisiin tasoristeysturvallisuuden merkittävä parantuminen kuten tasoristeysten määrän väheneminen niitä yhdistämällä. Vaihtoehtoisesti siirtäminen voisi myös perustua luvan hakijan kannalta erityisiin syihin kuten merkittäviin kuljetuskustannusten säästöihin tai maankäytön muutoksiin. Erityisten syiden olemassaolosta huolimatta tasoristeysturvallisuus tulee säilyttää korkealla tasolla.

Lupa uuden tasoristeyskysyjän rakentamiseksi voitaisiin myöntää muullekin kuin vähäliikenteiselle rataosalle TEN -verkon ulkopuolella. Lupaharkinnassa rataosan liikenteen määrä ja laatu muodostavat perustan arvioitaessa tasoristeyskysyjän turvallisuuden varmistamista.

Tasoristeyskysyjän tarvittavan luvan edellytyksistä säädetäisiin 28 a §:n 2 momentissa. Lupa voitaisiin myöntää vain 3 §:n 11 a kohdan tarkoittamalle tienpitäjälle. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että uuden tasoristeyskysyjän rakentaminen on tarpeen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten. Kulkuyhteystarve voi olla yksityinen tai yleinen. Kulkuyhteys olisi välttämätön silloin, kun muunlaista kulkuyhteyttä ei pystyittäisi lainkaan järjestämään tai sen järjestämisestä aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia luvan hakijan olosuhteisiin nähden. Jos kulkuyhteystarpeen arvioidaan olevan välttämätön, luvan myöntäminen edellyttää tasoristeyskysyjän turvallisuuden varmistamista. Lupaviranomainen punnitsee turvallisuuden varmistamista kokonaisarviointin perusteella lähtien rautatien ja sitä risteävän tien liikenteen määrästä ja laadusta. Arvioinnissa kiinnitetään huomiota nykytilan lisäksi myös nähtävillä olevan tulevaisuuden liikenneolosuhteisiin. Milloin rataosalla on radanpitäjän toimin tasoristeyskysyjät poistettu tai muutoin järjestetty ja korvaavat kulkuyhteydet tehty, sallittaisiin tällaiselle rataosalle uusia tasoristeyskysyjä vain erityisen painavista syistä kuten radanpitäjän toimenpiteiden jälkeen maankäytössä tapahtuneiden merkittävien muutosten johdosta. Lupia voitaisiin myöntää pääsääntöisesti vain yksiraiteisille rataosille. Nopean liikenteen rataosille tai vaarallisten aineiden kuljetusreiteille lupia ei myönnettäisi. Lupia ei pääsääntöisesti myönnettäisi myöskään rataosille, joilla on tiedossa radan tason merkittävä nostaminen kuten sähköistys. Turvallisuus varmistettaisiin yleensä turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä kuten tasoristeyskysyjän johtavan tien linjauksella, odotustasanteilla ja riittävällä näkemillä.

Lupa uuden tasoristeyskysyjän rakentamiseen myönnettäisiin olemaan voimassa toistaiseksi. Lupa voitaisiin myöntää myös määräaikaikaisena, jos radan liikenneolosuhteiden tiedetään muuttuvan sellaisiksi, ettei lupaa voitaisi myöntää, mutta muutoksen toteutumisen ajankohta on epävarma taikka jos tasoristeyskysyjän tarvittaisiin vain määrätyn ajan.

Radanpitäjä valtuutettaisiin 3 momentissa antamaan teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisällöstä. Määräyksessä voitaisiin eritellä esimerkiksi lupahakemukseen vaadittavat selvitykset.

Nykyisen lain mukaisesti radanpitäjä myöntäisi luvan uuden tasoristeyskysyjän rakentamiseen ja olemassa olevan tasoristeyskysyjän siirtämiseen. Luvan myöntäminen riippuisi radanpitäjän harkinnasta. Kun Liikennevirasto on valtion rataverkon radanpitäjä ja kun virasto päättää maanteiden rakentamisesta hyväksymällä niitä koskevat tiesuunnitelmat, ehdotetaan, että radanpitä-

jän lupaa ei tarvittaisi hyväksytyssä tiesuunnitelmassa osoitettuihin tasoristeyksiin. Myös tästä säädettäisiin 28 a §:n 2 momentissa.

Tasoristeyslupa on voitu myöntää vain tietynlaista liikennettä varten, kuten maatalouskäyttöön. Jos tasoristeyksen liikenne lisääntyy merkittävästi esimerkiksi tehostuneen maankäytön vuoksi, taikka tasoristeyksen käyttötarkoitus muuttuu esimerkiksi maatalouskäytöstä ajoneuvoliikenteen käyttöön, tulisi tienpitäjän hakea uusi tasoristeyslupa. Tästä säädettäisiin 28 a §:n 3 momentissa, joka vastaisi nykyistä lakia. Kuitenkin tasoristeyksen käytön lisääntymisen tulisi olla merkittävää eikä nykyisen lain mukaisesti olennaista. Näin muutettuna säännös vastaisi ehdotettavaa 28 b §:n 3 momenttia, jossa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti luvansaajan velvollisuudesta poistaa tasoristeyksen merkittävästi lisääntyneestä käytöstä liikenteelle aiheutuva vaara.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tilapäisestä tasoristeysluvasta. Lainkohdan soveltamispiiriin kuuluisi koko valtion rataverkko. Radanpitäjä käsittelee vuosittain 20 - 30 tilapäistä lupaa koskevaa asiaa. Lupien voimassaoloaika on vaihdellut yhdestä vuorokaudesta kahteen vuoteen. Tilapäiset luvat on yleensä myönnetty erilaisia rakennustöitä varten. Nykyisen lain mukaisesti ehdotetaan, että radanpitäjä voisi myöntää luvan työnaikaiselle tilapäiselle tasoristeykselle. Työllä tarkoitettaisiin kaikkea ratahankkeisiin liittymätöntä rakennustyötä tai sitä vastaavaa toimintaa kuten maa-aineksen ajoa. Radan rakentamis- ja kunnossapitotöiden vaatimista tasoristeysjärjestelyistä huolehdittaisiin Liikenneviraston sisäisin menettelyin sekä urakkasopimusten lausumilla, ehdoilla, valvonnalla ja sanktioilla. Tarve tilapäiselle tasoristeykselle voi tulla kysymykseen myös muissa tapauksissa. Tämän vuoksi 4 momentissa ehdotetaan, että lupa tilapäiselle tasoristeykselle voitaisiin myöntää erityisestä syystä kuten tietynlaisiin kuljetuksiin tai tietyn tapahtuman vaatimiin kulkujärjestelyihin. Kaikissa tapauksissa tilapäisen luvan myöntäminen edellyttäisi, että tasoristeyksestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Koska tilapäisen tasoristeyksen rakentaja ei aina ole tienpitäjä, todetaan 4 momentissa erikseen, että myös näissä tapauksissa on noudatettava 28 b ja 28 d §:n määräyksiä.

Radanpitäjä voisi liittää lupapäätöksiinsä ohjeita ja ehtoja tasoristeyksen rakentamisesta, uudenlaisesta käytöstä, tasoristeyksen kunnossapidosta ja tasoristeyksen poistamisesta. Niitä voitaisiin asettaa myös koskemaan tasoristeykseen johtavan tien tekemistä ja kunnossapitoa. Tästä säädettäisiin 28 a §:n 5 momentissa. Lainkohta vastasi vähäisin täsmennyksin nykyistä lakia. Kun tasoristeysluvassa määrätään tyhjentävästi tasoristeyksen rakentamisesta rautatiealueelle, ei 36 §:n mukaista radanpitäjän lupaa rautatiealueella tehtävää työtä varten tarvita lupapäätöksen lisäksi.

Pykälän 6 momenttiin esitetään otettavaksi uusi säännös rautatieliikenteen harjoittajien kuulemisesta ennen tasoristeysluvan myöntämistä. Ennen tasoristeysluvan myöntämistä radanpitäjän olisi kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 b §. *Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito.* Tasoristeyslupa perustuu hakemukseen ja tasoristeys palvelee hakijan kulkuyhteystarpeita. Tämän vuoksi tienpitäjä vastaisi tasoristeyksen rakentamisesta ja sille johtavan tien rakentamisesta ja kunnossapidosta. Tästä säädettäisiin 28 b §:ssä, joka vastaisi sisällöltään nykyistä kummottavaksi ehdotettavaa 34 §:ää. Tienpitäjän määritelmä ehdotetaan tässä esityksessä lisättäväksi 3 §:n 1 momentin 12)-kohtaan.

Pykälän 1 momentin mukaan tienpitäjän olisi rakennettava tasoristeys kustannuksellaan. Tasoristeyksen kannen kunnossapidosta vastaa radanpitäjä 89 §:n 1 momentin mukaisesti, johon momentissa viitattaisiin.

Tienpitäjä vastaisi tasoristeykseen johtavan tien rakentamisesta ja kunnossapidosta. Tienpitäjä vastaa lain 89 § 1 momentin mukaan myös tien talvikunnossapidosta tasoristeyksen kannen kohdalta. Talvikunnossapitovastuun on katsottu kuitenkin rajautuvan niihin toimenpiteisiin, jotka ovat tienpitäjän vaikutuspiirissä, kuten tien auraaminen rataa ja kantta vahingoittamatta. Talviajan kunnossapitotyö, johon vain radanpitäjällä on mahdollisuus rautatiealueella työskentelyyn liittyvien pätevyysvaatimusten vuoksi, olisi kuitenkin radanpitäjän vastuulla. Kaikista toimenpiteistä tulisi huolehtia lupapäätöksen mukaisesti. Tasoristeys ja sille johtava tie tulisi tehdä ja pitää kunnossa sillä tavoin, ettei niistä ole vaaraa liikenteelle tai junaturvallisuudelle eikä haittaa radan kunnossapidolle. Tie tulisi tehdä sellaiseksi, että sen liikenne voi ylittää tasoristeyksen turvallisesti ja rautatieliikennettä vaarantamatta. Tasoristeyksen käytyä tarpeettomaksi tai lupa-ajan kuluttua umpeen taikka luvan tultua peruutetuksi 28 d §:n perusteella tienpitäjä olisi velvollinen kustannuksellaan poistamaan tasoristeyksen.

Tasoristeyksen käytön merkittävä lisääntyminen tai sen käyttötarkoituksen muuttuminen vaatisi uuden lupapäätöksen 28 a §:n 4 momentin mukaisesti. Liikenneturvallisuuden korkean tason säilyttämiseksi olisi tienpitäjän uuden lupapäätöksen edellyttämällä tavalla kustannuksellaan muutettava tasoristeykseen johtavaa tietä tai tehtävä risteysjärjestelyjä kuten rakentamalla tielle odotustasanne. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Säännös vastaisi perusteeltaan nykyistä lakia.

Tienpitäjän laiminlyödessä 1 tai 2 momentin velvollisuutensa ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että radanpitäjällä olisi oikeus keskeyttää työ taikka tehdä tai teettää liikenneturvallisuuden säilyttämiseksi tai radanpidolle aiheutuvan haitan poistamiseksi tarpeelliset toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella. Menettelyyn sovellettaisiin uhkasakkolakia (1113/1990), johon momentissa viitattaisiin. Muilta osin viitataan maantielain 38 §:n 4 momenttiin, johon esitetään tehtäväksi vastaavanlainen lisäys. Jos tasoristeyksen käytöstä aiheutuisi välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, voisi radanpitäjä turvautua äärimmäisenä keinona 18 §:n 4 momentin mukaiseen oikeuteen sulkea tai poistaa tasoristeys.

28 c §. *Lupa rautatien ylittämiseen.* Pykälässä säädettäisiin luvasta ylittää rautatie tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla. Nykyisessä laissa ylitysluvasta säädetään 17 §:n 6 momentissa. Tuon lainkohdan mukaan radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie moottorikelkalla lumipeitteen aikana tasoristeyksessä, joka sijaitsee muulta moottorikäyttöiseltä liikenteeltä kuin moottorikelkkojen liikenteeltä suljetulla metsätiellä. Säännös on käytännössä estänyt ylityslupien myöntämisen. Lisäksi säännöksessä viitataan runkoverkkoon samalla tavoin kun on esitetty uusia tasoristeyksiä koskevan 28 a §:n perusteluissa. Kun moottorikelkkailuharrastus lisääntyy ja kun moottorikelkkailulla on merkitystä myös yritystoiminnan kannalta, olisi tarvetta yhdistää nykyistä paremmin moottorikelkkailun tarpeet sekä radan ylittäminen turvallisesti ja rataa vaurioittamatta. Moottorikelkkojen ja muiden maastoajoneuvojen ylityspaikalle on asetettava liikenneturvallisuussyistä ja radan kunnossapidon kannalta tiukat edellytykset.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että radanpitäjä voisi myöntää luvan ylittää rautatie tasoristeyksessä vain TEN -verkon ulkopuoliselle rataosalle. Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan, että ylityslupa voitaisiin kuitenkin erityisistä syistä myöntää TEN -verkolla olevan tasoristeyksen yhteyteen esimerkiksi silloin, kun vaatimus ylityskohdan rakentamiseksi radan kanssa eri tasoon olisi ilmeisen kohtuutonta. Yhteydellä tasoristeykseen tarkoitettaisiin välitöntä fyysistä yhteyttä siten, että tasoristeyksen varoituslaitos varmistaisi myös maastoajoneuvon turvallisen ylityksen. Ylityslupaa ei voitaisi myöntää sellaisen tasoristeyksen yhteyteen, joka ei täytä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksiä eikä Liikenneviraston ohjeita. Lupa voitaisiin myöntää lähinnä silloin, kun yleinen tarve puoltaa radan ylittämistä maastoajoneuvolla ylityksen ollessa osa maastoliikennelain (1710/1995) tarkoittamasta moottorikelkkailu-

reitistä tai laajemmasta maakunnallisesta moottorikelkkailureitistöstä, joka voisi koostua myös moottorikelkkailu-urista.

Ylityslupa olisi pääsääntöisesti voimassa toistaiseksi, mutta se voitaisiin myöntää myös määräaikaisena. Lupa voitaisiin myöntää paitsi moottorikelkalla myös muulla maastoajoneuvolla kuten latukoneella tapahtuvaan ylitykseen. Maastoajoneuvoista säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 16 §:ssä.

Ylitysluvan myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Nykyisen lain mukaisesti lupa voitaisiin myöntää vain edellyttäen, että moottorikelkan tai muun maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, haittaa radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta. Edellytykset määritettäisiin tarkemmin lupaehdoissa ja ohjeissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykyisen 17 §:n 7 momentin mukaisesti, että poliisille, Tullille ja Rajavartiolaitokselle voitaisiin myöntää ylityslupa muulle kuin 1 momentin tarkoittamalle rataosalle maastossa tapahtuvien valvontatehtävien hoitamiseksi.

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaukset sellaisiin tasoristeyksiä koskeviin säännöksiin, joita sovellettaisiin myös maastoajoneuvojen tarvitsemiin tasoristeyksiin ja ylityslupiin näitä koskevat erityistekijät huomioon ottaen. Momentissa viitattaisiin välitöntä vaaraa aiheuttavan tasoristeyksen poistamista tai muuttamista koskevaan 18 §:n 4 momenttiin, 28 a §:n 3 momentin lupavelvollisuuteen tasoristeyksen käytön lisääntyessä tai sen käyttötarkoituksen muuttuessa, 28 a §:n 5 momenttiin lupapäätöksen ohjeista ja ehdoista, 28 a §:n 6 momenttiin rautatieliikenteen harjoittajien kuulemisesta sekä 28 b §:ään tasoristeyksen ja sille johtavan tien rakentamisesta, muuttamisesta ja kunnossapidosta.

28 d §. *Tasoristeysluvan ja ylitysluvan peruuttaminen.* Tasoristeysluvat ja ylitysluvat myönnetään yleensä olemaan voimassa toistaiseksi. Luvansaajan on voitava luottaa luvan mukaisen kulkuyhteyden pysyvyyteen ja että kustannukset tasoristeyksen rakentamisesta kyetään täysimääräisesti hyödyntämään. Luvan peruuttaminen voi tulla kysymykseen vain poikkeuksellisesti ja luvansaajan laiminlyöntien johdosta. Kun luvan peruuttamisesta ei nykyisessä laissa ole säännöksiä, ehdotetaan 28 d §:ssä säädettäväksi radanpitäjän oikeudesta peruuttaa tasoristeyslupa tai ylityslupa.

Pykälän 1 kohdan mukaan radanpitäjä voisi peruuttaa myöntämänsä luvan, jos tienpitäjä laiminlyö vaatimusten mukaiset velvollisuudet rakentaa tasoristeys ja sille johtava tie tai pitää ne kunnossa. Velvollisuudesta säädettäisiin 28 b §:ssä, johon lainkohdassa viitattaisiin. Lupa voitaisiin peruuttaa vasta kun laiminlyönti jatkuu radanpitäjän korjauskehotuksesta huolimatta. Kehotuksessa on tienpitäjälle asetettava hallintolain (434/2003) 33 §:n 1 momentin mukainen asian laatuun nähden riittävä määräaika tarpeellisten toimenpiteiden suorittamiselle. Määräajan riittävyttä arvioitaessa on erityinen paino annettava liikenneturvallisuuden säilyttämiselle.

Pykälän 2 kohdan mukaan lupa voitaisiin peruuttaa, jos tienpitäjä laiminlyö hakea uutta lupaa tasoristeyksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön. Luvanhakuvelvollisuudesta säädetään 28 a §:n 3 momentissa. Luvan peruuttaminen voisi 1 kohdan mukaisesti tapahtua vasta, kun radanpitäjä on kehottanut tienpitäjää täyttämään velvollisuutensa ja laiminlyönti jatkuu kehotuksesta huolimatta. Kehotuksessa olisi asetettava määräaika luvan hakemiselle. Kun uutta lupaa tulee hakea tasoristeyksen lisääntyvän tai muuttuvan käytön vuoksi, olisi määräajan puitua arvioitaessa liikenneturvallisuudelle annettava aivan erityinen merkitys.

29 §. Kunnossapito. Rautatien kunnossapitoa koskevan 29 §:n 2 momentissa käytetty käsite ”liikenne- ja junaturvallisuus” esitetään korvattavaksi käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”. Nykyinen viittaus junaturvallisuuteen kattaa vain osan rautateillä kulkevasta liikkuvasta kalustosta.

34 §. Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito. Pykälä ehdotetaan kumottavaksi. Uusi 28 b § vastaisi sisällöltään nykyistä 34 §:ää.

37 §. Rautatien suoja-alue. Lain 4 luvussa säädetään rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevista maanomistajan oikeusaseman rajoituksista ja radanpitäjän erityisistä oikeuksista. Radan suoja-alueesta säädetään 37 §:ssä. Se ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen keskilinjasta ja jos raiteita on useampia, lasketaan etäisyys uloimman raiteen keskilinjasta. Ratasuunnitelmassa voidaan suoja-alueen ulottuvuutta supistaa tai laajentaa enintään 50 metriksi. Suoja-aluetta tai 38 §:ssä tarkoitettua näkemäaluetta koskevat määräykset eivät 41 §:n 3 momentin perusteella koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella.

Nykyisen lain mukaan suoja-alue voidaan osoittaa radan rakentamista tarkoittavassa ratasuunnitelmassa. Rautatiet eroavat maanteistä, joilla on 20 metrin levyinen suoja-alue suoraan maantielain 44 §:n perusteella. Rautateiden toimintakyky on voitava turvata kaikissa tilanteissa. Erityisesti viimeaikaiset myrskytuhot ovat osoittaneet rautatiejärjestelmän haavoittuvuuden, kun radoille kaatuneet puut ovat merkittävästi vaikeuttaneet junaliikennettä. Radanpitäjällä tulisikin olla oikeus poistaa suoja-alueelta puustoa tarpeen vaatiessa ratasuunnitelmista riippumatta. Lisäksi suoja-alueelle rakentamista tulisi rajoittaa.

Edellä olevan perusteella ehdotetaan, että valtion rataverkon radoilla olisi suoja-alue suoraan 37 §:n 1 momentin nojalla. Suoja-alueen leveys olisi nykyisen lain mukainen. Pykälän 2 momentin mukaan radanpitäjällä olisi oikeus juna- ja liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa sen korkeutta. Kasvillisuuden laadulla ei olisi tässä suhteessa merkitystä. Kuitenkin ympäristön kannalta erityisen merkittävän kasvillisuuden poistaminen olisi kielletty 41 §:n 3 momentin perusteella. Tässä tarkoitettu radanpitäjän toimivalta ei poista velvollisuutta hakea toimenpiteeseen muun lainsäädännön mukaisia lupia, kuten maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n tarkoittamaa maisematyölupaa. Kasvillisuuden poistamista koskevasta menettelystä säädetään 42 §:ssä.

Suoja-alueen tarkoituksena on edistää radan turvallista käyttöä. Rautatien välittömään läheisyyteen tuleva rakentaminen voi ulottaa vaikutuksensa rautatiealueeseen, minkä vuoksi olisi tarpeen rajoittaa liikenneturvallisuuden ja radanpidon kannalta haitallista rakentamista suoja-alueelle. Nykyisen lain mukaisen rakennuskiellon sijasta ehdotetaan 37 §:n 2 momentissa, että suoja-alueella ei saisi pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Rakennuksesta olisi voimassa, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 113 §:ssä säädetään. Rakennelmat ja laitteet vaativat yleensä toimenpideluvan maankäyttö- ja rakennusasetuksen 62 §:n perusteella. Lupaviranomaisen tulee hankkia radanpitäjän kannanotto, milloin suoja-alueelle suunnitellaan rakentamista tai muita tässä tarkoitettuja toimenpiteitä. Jos radanpitäjä arvioi suoja-alueelle suunniteltujen toimenpiteiden olevan sellaisia, että niistä aiheutuu 37 §:n 2 momentin tarkoittamia haitallisia seuraamuksia, ei rakennus- tai toimenpidelupaa tulisi myöntää.

Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan tässä pykälässä tarkoitettulla tavalla alueella, jonka käyttöä ei aikaisemmin ole vastaavasti rajoitettu, on radanpitäjä lain 61 §:n nojalla velvollinen korvaamaan vahingon tai haitan. Samoin jos kiinteistön omistajalle aiheutuu vahinkoa siitä, että omaisuutta poiste-

taan suoja-alueelta, kiinteistön omistajalla on oikeus saada radanpitäjältä korvaus vahingostaan.

Esitetyssä tekstissä on käsite ”juna- ja liikenneturvallisuus” korvattu käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”, joka kuvaa kattavammin rautateillä liikkuvia laitteita. Pykälää täsmennettäisiin lisäksi lisäämällä 1 momenttiin sana rautatien ennen sanaa suoja-alue, ja pykälän otsikkoa täsmennettäisiin vastaavasti muuttamalla se muotoon ” rautatien suoja-alue”.

38 §. Rautatien näkemäalue. Näkemäalueella tarkoitetaan tasoristeyksessä olevaa aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle. Nykyisen lain mukaan näkemäalueet voidaan osoittaa ratasuunnitelmassa. Suoja-alueiden tapaan ehdotetaan, että myös tasoristeysten näkemäalueet olisivat olemassa suoraan lain perusteella. Tästä säädettäisiin 38 §:n 1 momentissa, jossa määriteltäisiin näkemäalueet nykyisen lain mukaisesti, eli ne olisivat tasoristeyksessä sellaisia alueita, joilla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi. Valtion rataverkolla oli vuoden 2013 alkaessa 2984 tasoristeystä, joista 2282 oli ilman puomia taikka valo- tai äänivaroituslaitosta. Liikenneturvallisuuden vuoksi tasoristeystä lähestyvällä on oltava riittävä esteetön näkemä radan molempiin suuntiin. Tasoristeystenkin kohdalla olisivat olemassa 37 §:n tarkoittamat suoja-alueet ja niitä koskevat radanpitäjän oikeudet sekä rakentamisrajoitus. Milloin näkemäalue ulottuisi rautatiealueen ulkopuolelle, se olisi päällekkäinen suoja-alueen kanssa. Yksittäistapauksissa näkemäalue voisi ulottua suoja-alueen ulkopuolellekin. Liikenneturvallisuussyistä rajoitettaisiin näkemäalueille rakentamista 37 §:n 2 momentissa säädetyn lisäksi silloin, kun rakennus, varasto, aita taikka muu rakennelma tai laite näkemäalaa rajoittamalla voisi tuottaa vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tästä säädettäisiin 38 §:n 2 momentissa. Lisäksi momentissa säädettäisiin radanpitäjän oikeudesta poistaa näkemäalaa rajoittava kasvillisuus tai luonnonesteet. Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan tässä pykälässä tarkoitetulla tavalla alueella, jonka käyttöä ei aikaisemmin ole vastaavasti rajoitettu, on radanpitäjä lain 61 §:n nojalla velvollinen korvaamaan vahingon tai haitan. Samoin jos kiinteistön omistajalle aiheutuu vahinkoa siitä, että omaisuutta poistetaan näkemäalueelta, kiinteistön omistajalla on oikeus saada radanpitäjältä korvaus vahingostaan.

Pykälää täsmennettäisiin lisäksi lisäämällä 1 momenttiin sana rautatien ennen sanaa näkemä-alue. Myös pykälän otsikkoa täsmennettäisiin, muuttamalla se muotoon ” rautatien näkemä-alue”.

Rautatien tasoristeysnäkemistä ja näkemäalueista säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa näkemäalueista (65/2011). Pykälän 3 momentissa viitattaisiin tähän asetukseen sekä maantielain 45 §:ään, jossa säädetään maantien ja rautatien näkemäalueesta. Voimassa olevassa laissa viittaus liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen sisältyy 96 §:n 2 momenttiin, jota ehdotetaan nyt kumottavaksi.

39 §. Toimenpiderajoitukset. Nykyisen lain 39 §:ssä säädetään varaston, aidan taikka muun rakennelman tai laitteen pitämisestä suoja- tai näkemäalueella. Kun näistä säädettäisiin edellä esitetyllä tavalla 37 ja 38 §:ssä, käy 39 § nykyisen sisältöisenä tarpeettomaksi. Pykälä ehdotetaan muutettavaksi ottamalla siihen säännös toimenpiderajoituksista suoja- ja näkemäalueilla. Samalla pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan sen uutta sisältöä ja käsite ”juna- tai liikenneturvallisuus” korvattaisiin käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”. Pykälä vastaisi pääosin nykyisen lain 37 §:n 2 momentin viimeistä virkettä, jonka mukaan suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta siten, että muutos saattaisi vaarantaa rautatien turvallisuuden. Tässä tarkoitettuja toimenpiteitä olisivat esimerkiksi maa-aineksen ottaminen tai kallion louhiminen taikka kuivatusjärjestelyt, joista voisi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Vaaran tai haitan selvittämiseksi tu-

lisi toimenpiteitä valvovien lupaviranomaisten hankkia lupamenettelyn yhteydessä radanpitäjän kannanotto suoja- tai näkemäalueille suunniteltuun 39 §:n tarkoittamaan toimintaan.

40 §. Poikkeamisvalta. Riittävän joustavuuden turvaamiseksi pysytettäisiin radanpitäjän valta myöntää poikkeuksia suoja- ja näkemäaluerajoituksista. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä. Käsite ”juna- ja liikenneturvallisuus” korvattaisiin käsitteellä ”tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus”.

41 §. Poikkeukset rajoituksista. Pykälän 1 momentissa rajoitetaan radanpitäjän oikeutta poistaa suoja- ja näkemäalueen kasvillisuutta, jos se on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon ennen kuin alue on joutunut rajoitusten alaiseksi. Samoin näillä alueilla olevat rakennukset, rakennelmat ja laitteet saavat olla paikoillaan. Vain liikenneturvallisuuksista tai radanpidolle aiheutuvan haitan vuoksi voidaan tällaiseen kasvillisuuteen taikka rakennuksiin tai rakennelmiin puuttua pykälän 2 momentin nojalla.

Edellä 37 ja 38 §:ssä ehdotetun mukaisesti suoja- ja näkemäalueet olisivat olemassa suoraan lain perusteella. Täten näitä alueita koskevat radanpitäjän oikeudet sekä rakentamis- ja toimenpiderajoitukset tulisivat voimaan samanaikaisesti tämän lain voimaantulon kanssa. Jos sitä ennen on suoja- ja näkemäalueita osoitettu hyväksytyssä ratasuunnitelmassa, määräytyisivät alueita koskevat oikeudet ja rajoitukset suunnitelman hyväksymishetkellä voimassa olleiden säännösten mukaan. Pykälän 1 ja 3 momenttiin ehdotetaan tehtäväksi tarvittavat muutokset pykäläviittauksiin. Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

42 a §. Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen. Maantielain 50 §:n 1 momentin mukaan kiinteistön tai vastaavan alueen omistajan ja haltijan on sallittava sijoittaa kiinteistölleen liikenteenohjauslaitteita ja vähäisiä maantierakenteen osia. Maantie ja rautatie eivät merkittävästi eroa toisistaan. Maaperäolosuhteista tai muista vastaavista syistä voi osoittautua välttämättömäksi ulottaa rautatien rakenne kuten tukimuuri tai pengeri osaksi tai kokonaan rautatiealueen ulkopuolelle. Samoin voi olla tarpeen sijoittaa sinne rautatien liikennettä ohjaavia laitteita ja merkkejä. Tämän vuoksi ehdotetaan 42 a §:n 1 momentissa säädettäväksi, että kiinteistön omistajan ja haltijan tulee sallia kiinteistölleen sijoitettavaksi turvalaitteita, opastimia, opasteita ja merkkejä sekä vähäisiä rautatierakenteen osia. Säännöstä sovellettaisiin sekä asema- ja rata-alueella että sen ulkopuolella ja riippumatta siitä, syntyykö sijoittamistarve rautatien rakentamisen yhteydessä. Lainkohdassa viitattaisiin maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ään, joka koskee vähäisten laitteiden sijoittamista. Ellei sijoittamisesta päästäisi sopimukseen, siitä päättäisi kunnan rakennusvalvontaviranomainen. Pykälän 2 momentin mukaan sijoittamisesta syntyvät korvauskysymykset ratkaistaisiin ratatoimituksessa, jos korvauksista ei sovita.

43 §. Ratatoimitus. Pykälään lisättäväksi ehdotetussa 4 momentissa säädettäisiin ratatoimituksesta rautatiealueen ulottuvuuden määrittämiseksi. Se koskisi ainoastaan tilanteita, joissa rautatien kunnossapito tai parantaminen on muuttanut rautatiealueen havaittavaa ulottuvuutta siten, että rautatiealue on leventynyt yli sille aikaisemmin määrätyn rajan. Toimitus voisi koskea ainoastaan muutoksia, jotka ovat tapahtuneet ennen ratalain voimaantuloa 1.1.2008. Rajan määrittämiseksi voisi radanpitäjä tai kiinteistönomistaja oman kiinteistönsä kohdalla hakea ratatoimitusta. Tällaisen niin sanotun rajaamistoimituksen vireille saaminen ei edellyttäisi ratasuunnitelmaa eikä vaihtoehtoisesti maanomistajan kirjallista suostumusta, jos rataosalla tai sen osuudella ei ole tarkoitus ryhtyä parannustoimenpiteisiin, jotka vaatisivat rautatiealueen lunastusyksikön rajojen ylittämistä. Rajaamistoimituksessa voitaisiin määrätä korvaus siitä alueesta ja kasvillisuudesta, minkä maanomistaja on lunastetun tai muussa kiinteistötoimituksessa määritetyn rautatiealueen havaitun leventymisen johdosta menettänyt. Samalla voitaisiin käsitellä myös korvaus mainituilta alueilta poistetusta omaisuudesta, ellei siitä ole sovittu, sekä

muita tarpeellisia asioita, kuten esimerkiksi näkemäalueisiin liittyviä kysymyksiä. Korkeus korvaukselle laskettaisiin 6 %:n mukaan loppukokouksesta.

43 a §. Puhevallasta ratatoimituksessa. Valtion liikenneväylistä vastaavien viranomaisresurssien tehokkaaksi hyödyntämiseksi ehdotetaan 43 a §:ssä, että ELY -keskukset toimisivat ratatoimituksen hakijoina ja käyttäisivät toimituksissa radanpitäjän puhevaltaa. Keskukset esiintyisivät toimituksissa omissa nimissään eivätkä Liikenneviraston valtuuttamina. Keskuksilla on tienpitoviranomaisina laaja kokemus ja osaaminen valtion edun valvomisesta maantietotoimituksissa, jotka sisällöltään ja menettelyltään vastaavat ratatoimituksia. Maantietotoimitusten määrä tulee vähenemään sitä mukaa, kun maanteiden rajaamistoimitukset saadaan viedyiksi loppuun. Ratatoimitusten lukumäärä tulee olemaan vähäinen ja suurin osa niistä koskee tasoristeysten parantamisen ja poistamisen vuoksi tehtäviä yksityistiejärjestelyjä. Jos tasoristeysjärjestelyissä katsottaisiin yksityistietoimitus ratasuunnitelmaan perustuvaa ratatoimitusta tarkoituksenmukaisemmaksi, olisi keskuksella oikeus hakea tällaista toimitusta 43 §:n nojalla ja käyttää siinä radanpitäjän puhevaltaa. Toimivaltaisella ELY -keskuksella tarkoitettaisiin sellaista keskusta, jossa on liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue. Pykälässä tarkoitetuista tehtävistä huolehdittaisiin keskusten käytössä olevilla resursseilla.

Rata- tai yksityistietoimituksessa määrättäisiin jatkossakin korvaukset radanpitäjän eli Liikenneviraston suoritettavaksi. Jos toimituksissa perustettaisiin radanpitäjälle omistus-, käyttö- tai rasiteoikeuksia, ne tulisivat Liikennevirastolle radanpitäjänä.

43 b §. Maantiet ratatoimituksessa. Ratasuunnitelmaan voitaisiin ehdotetun 25 b §:n perusteella sisällyttää maanteitä koskevia toimenpiteitä. Rinnakkaisten kiinteistötoimitusten välttämiseksi ehdotetaan 43 b §:ssä, että ratatoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin myös ratasuunnitelmaan sisältyvät maantiejärjestelyt. Lunastus- ja korvauskysymyksiin sovellettaisiin rautatien osalta ratalakia ja maantien osalta maantielakia mukaan. Rekisterijärjestelmän selkeyden kannalta tulisi rautatietä ja maantietä varten muodostaa omat lunastusyksikkönsä. Maantielain 53 a §:ään ehdotetaan otettavaksi vastaavanlainen säännös, milloin maantiehänke vaikuttaa rautatiehen.

46 §. Haltuunotto. Pykälän 1 momentissa säädetään ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja perustettavien oikeuksien haltuun ottamisesta, joka tapahtuu ratatoimituksessa pidettävässä katselmuksessa. Rautatien rakentamisesta aiheutuu usein olemassa olevien yksityisteiden järjestelyjä ja uusien teiden tekemisiä. Ratahanke voi koskea myös pelkästään tasoristeysjärjestelyjä, jolloin yksityistieyhteydet muuttuvat. Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentin 2 virkettä täsmennettäväksi siten, että ratasuunnitelmassa osoitetuilla tiealueilla tarkoitettaisiin yksityisiä teitä varten tarvittavia alueita erotuksena 1 virkkeen mukaisista radanpitäjän käyttöön tulevista tiealueista. Momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi, että haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain radanpitäjän osoituksen mukaan. Muilta osin viitataan maantielain 56 §:n 1 momenttiin, johon ehdotetaan tehtäväksi vastaavanlainen lisäys.

46 a §. Yksityisen tien luovuttaminen. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 46 a §, joka koskee 46 §:n 1 momentissa tarkoitettujen yksityisten teiden hallinnan luovuttamista radanpitäjältä tien käyttäjille. Koska maantielakiin ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen lisäys, uusi 56 a §, muilta osin viitataan tuon pykälän yksityiskohtaisiin perusteluihin.

47 §. Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen. Radanpidon tarpeisiin tarvittavat alueet ja oikeudet lunastetaan ratatoimituksessa. Pykälän 1 momentin mukaan lunastuksen kohde vahvistetaan lunastuspäätöksessä ratasuunnitelman tai maanomistajan kirjallisen suostumuksen perusteella tarvittaessa Liikenneviraston osoituksen mukaan. Edellä ehdotetun 43 a §:n mukaan ELY -keskus käyttäisi valtion puhevaltaa ratatoi-

mituksessa, ja keskuksessa olisi tässä suhteessa voimassa, mitä 5 luvussa säädetään radanpitäjistä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että momentissa Liikennevirasto korvattaisiin sanalla "radanpitäjä". Kun ratatoimitus pidetään myös yksityisraiteen rakentamiseksi, tarkoittaisi radanpitäjä myös yksityisraiteen radanpitäjää. Pykälän 2 ja 3 momentteihin ei esitetä muutoksia.

48 §. Käyttöoikeuden perustaminen. Pykälän 1 momentissa säädetään niistä poikkeuksista, jolloin radanpitäjälle perustetaan rautatiealuetta varten käyttöoikeus omistusoikeuden sijasta. Näissä tapauksissa rautatiealueeksi tarvittavaan kiinteistöön kohdistuu muita käyttötarkoituksia, jotka voidaan pysyttää rajoittamalla radanpitäjän oikeutta. Jos rautatie on tarkoitus rakentaa esimerkiksi tunneliin, ei maankäytön kannalta ole tarkoituksenmukaista perustaa radanpitäjän omistusoikeutta maan pinnan tasolle. Nykyisen lain mukaisesti käyttöoikeus perustettaisiin tunnelin lisäksi myös silloin kun rautatie rakennetaan sillalle tai padolle. Kaikissa näissä tapauksissa rautatiealueeksi tarvittavaan kiinteistöön kohdistuvat omistajan oikeudet voidaan säilyttää rajoittamalla radanpitäjälle tulevaa oikeutta. Rautatien tarvitsema alue sijoitetaan tällöin toisen kiinteistölle lunastusyksikköjä muodostamatta ja radanpidon tarpeet varmistetaan perustamalla radanpitäjälle ratatoimituksessa sen tarvitsema lunastuslain 3 §:n tarkoittama pysyvä käyttöoikeus. Kiinteistöllä tässä yhteydessä tarkoitetaan myös kiinteistöjen yhteisiä alueita. Käyttöoikeudesta määrättäisiin tarkemmin ratasuunnitelmassa.

Nykyisen lain mukaan käyttöoikeus perustetaan myös rakennettaessa rautatie kannelle tai kannen alle. Kansirakenteet tulevat kysymykseen kaupunkitilassa, jolloin rakentaminen tapahtuu kahdessa tai useammassa tasossa. Tällaiset ratkaisut edellyttävät asemakaavaa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että momentista poistettaisiin maininnat rakentamisesta kannelle tai kannen alle ja täsmennettäisiin tällaisia tarkoituksia varten asemakaavan sitovaa ohjausvaikutusta radanpitäjälle tulevan oikeuden muodostamisessa. Pääsääntöisesti rautatietä varten osoitetaan asemakaavassa maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 3 momentin tarkoittama liikennealue (kaavamerkintä LR). Tällöin rautatie on alueen päätarkoitus, ja muu toiminta rautatiealueelle tulee sovittaa rautatiestä lähtien. Rautatien liikennealueeseen sisältyvä rautatiealue lunastetaan radanpitäjälle omistusoikeudella. Jos rautatietä varten asemakaavassa ei osoiteta liikennealuetta, vaan rautatie sovitetaan alueelle sillä olevien tai muodostettavien kiinteistöjen sivukäyttötarkoituksena, perustettaisiin tällöin radanpitäjälle radan rakentamiseksi käyttöoikeus omistusoikeuden sijasta. Käyttöoikeus täsmennettäisiin asemakaavamääräyksillä ja perustettaisiin ratatoimituksessa.

Lainkohdassa on kysymys uuden rautatien rakentamisesta tai olemassa olevan parantamisesta. Tämän vuoksi ehdotetaan lain terminologiaa noudattaen sanat "rautatiealue sijoitetaan" korvattaviksi sanoilla "rautatie rakennetaan". Rakentaminen on määritelty lain 3 §:n 8 kohdassa.

Milloin olemassa oleva rautatie haluttaisiin kattaa radan yläpuolista rakentamista varten, perustuu radan päälle rakentaminen ja sen edellyttämä kiinteistönmuodostus radanpitäjän omistusoikeuteen. Tällaisen rakennushankkeen toteuttamista tarkoittavan kaavan, yleensä asemakaavan, hyväksyminen ei vaikuta radanpitäjän omistusoikeuden sisältöön eikä sen ulottuvuuteen. Radan kattamista koskeva kiinteistönmuodostus kuten ulokeratkaisut ja hankkeen muu tekninen toteutus tapahtuu sen mukaan, mitä radanpitäjä kiinteistönomistajana pitää tarkoituksenmukaisena myös tulevaisuuden radanpitotarpeet huomioon ottaen. Radanpidon kannalta rautatiekiinteistöille kohdistuvat rakennushankkeet ovat kannatettavia erityisesti silloin, kun ne edistävät junaliikenteen saavutettavuutta ja kulkumuodon valintaa sekä tiivistävät kaupunkirakennetta. Radanpitäjän kiinteistöomistuksen kautta voidaan samalla arvioida valtion kokonaisedun toteutumista yksittäistä rakennushanketta laajemminkin.

Pykälän 2 momenttiin ei esitetä muutoksia.

57 §. Lunastuksen laajentaminen. Pykälässä säädetään rautatiealueiden lunastuksesta rata-suunnitelmassa osoitettua laajempaan. Pykälän 1 momentin mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia kiinteistönsä tai sen osan lunastamista, jos rautatiealueen aiheuttamista lainkohdassa tarkemmin luetelluista seikoista aiheutuu kiinteistölle huomattavaa haittaa. Pykälän 2 momentissa säädetään radanpitäjän oikeudesta lunastuksen laajentamiseen. Pykälän 1 momentin soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavaksi siten, että rautatien rakentamisesta kiinteistölle tai sen osalle muissakin kuin nykyisen lain mukaisissa tapauksissa aiheutuvan haitan tai vahingon korvaamisen sijasta kiinteistön omistajalla olisi oikeus vaatia ratatoimituksessa kiinteistönsä lunastusta. Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että ratasuunnitelmassa voitaisiin osoittaa radanpitäjälle oikeus lunastaa rautatiealueen ulkopuolinen kiinteistö tai sen osa milloin kustannukset radasta aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi arvioidaan huomattavan suuriksi kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Rautatiestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset ilmenevät ennen kaikkea meluna ja tärinä, josta voi aiheutua haittaa tai vahinkoa radan varren kiinteistölle. Tärinän olennaisen vähentämisen kustannukset ovat mittavia ja voivat ylittää kohdekiinteistön arvon jopa moninkertaisesti. Toimenpiteet voivat tarkoittaa tärinänvaimennuksen rakentamista, maaperän stabilointia tai paalulaatan tekemistä radan alle. Toimenpiteiden kustannukset voivat olla 1000 -5000 euroa/m, eikä haittaa voida toimenpiteistä huolimatta kokonaan poistaa.

Muilta osin viitataan maantielain 67 §:n 1 ja 2 momenttiin, johon ehdotetaan tehtäväksi samansisältöiset muutokset.

Pykälän 3 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

65 §. Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus. Pykälän 1 momentissa säädetään korvauksia koskevasta menettelystä silloin, kun rautatien rakentamisesta tai käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta vahinkoa tai haittaa kuin alueiden hankintaa ja korvauksia koskevassa 5 luvussa tarkoitetaan. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi kiinteistön omistajan oikeus vaatia kiinteistönsä tai sen osan lunastamista, milloin rautatiestä kiinteistölle aiheutuva vahinko tai haitta olisi huomattava. Muilta osin viitataan maantielain 74 §:n 1 momenttiin, johon ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

Pykälän 2 ja 3 momentteihin ei esitetä muutoksia.

70 §. Riidanalaisen korvauksen tallettaminen. Pykälän mukaan radanpitäjän valitettua ratatoimituksessa määrätyistä korvauksista ei riidanalaisista osaa korvauksista tarvitse tallettaa. Korvausten maksamismenettelyn yhdenmukaistamiseksi ehdotetaan, että valitustapauksissa saadaan riidanalainen osa tallettaa. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan sen uutta sisältöä. Talletukset tehtäisiin kiinteistön sijaintipaikan aluehallintovirastoon. Kun ratatoimitusten lukumäärä on vähäinen ja kun radanpitäjän valitukset ovat varsin poikkeuksellisia, ei ehdotuksella olisi aluehallintoviraston kannalta mainittavaa merkitystä.

Muilta osin viitataan maantielain 80 §:ään, johon ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos.

74 §. Korvauksettomat luovutukset. Pykälän viittaus saatettaisiin vastaamaan nykyistä valtion liikelaitoksista annettua lakia (1062/2010).

80 §. Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lakkauttamisen yhteydessä. Lakkautetun rautatien alue on valtion kiinteistövarallisuutta, josta luopumiseen sovelletaan lakia oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta. Tästä säädetään pykälän 1 momentissa. Luovutus tapah-

tuu yleensä käyvästä hinnasta. Pykälän 1 momentin pääsäännöstä säädetään 2 momentissa poikkeus, jonka mukaan Liikennevirasto voi ratasuunnitelmassa luopua rautatiealueesta korvauksetta, jos rautatie on lakkautettu ja alueella on vähäinen arvo tai merkitys. Momentin sisällön selkeyttämiseksi ehdotetaan, että rautatien lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa voitaisiin päättää luopua rautatiealueesta korvauksetta, jos alueella on vähäinen arvo tai merkitys. Ratasuunnitelma tarkoittaisi rautatien lakkauttamista sekä 78 että 79 §:n perusteella. Pykälän 1, 3 ja 4 momentteihin ei esitetä muutoksia.

83 §. Liitännäisalueen lakkauttaminen. Pykälän 1 momentti on samansisältöinen kuin maantielain 95 §:n 1 momentti, jota ehdotetaan muutettavaksi liitännäisalueen lakkauttamista koskevan menettelyn osalta. Radanpitoon käytettävän liitännäisalueen lakkauttamismenettelyyn ehdotetaan tehtäväksi samanlainen muutos, jonka osalta viitataan maantielain 95 §:n 1 momentin perusteluihin.

Ratalaista puuttuvat säännökset kiinteistöteknisistä järjestelyistä liitännäisalueen tultua lakkautetuksi. Tämän vuoksi ehdotetaan 1 momenttiin tehtäväksi lisäys, jonka perusteella radanpitäjän tulisi hakea viipymättä ratatoimitusta, kun se on lakkauttanut liitännäisalueen. Kun liitännäisalue voidaan perustaa myös yksityisraidetta varten, ehdotetaan pykälän 1 ja 2 momentissa mainittu Liikennevirasto korvattavaksi sanalla "radanpitäjä". Pykälän 3 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

85 a §. Rautatiealueen osien luovuttaminen. Rautatiealueita on lunastettu eri aikoina eri levyisinä ja erilaisia rautatietarkoituksia varten. Radan varren kiinteistöjen käyttötarkoitusten muuttuessa voi syntyä tarve arvioida rautatiealueen leveyttä maankäytön kokonaisuuden kannalta. Tällöin rautatietarkoituksiin tarpeettoman leveän alueen kaventaminen olisi usein perusteltua. Samoin rautatietoimintojen uudelleenjärjestelyt kuten lastausalueiden lopettaminen voivat johtaa rautatien pitoon tarpeettomien alueiden syntymiseen. Valtion rataverkon rautatiekiinteistöomistaa joitakin asemarakennuksia lukuun ottamatta Liikennevirasto radanpitäjänä.

Ratalain 6 luvussa säädetään rautatien lakkauttamisesta. Lain 78 §:ssä on kysymys rautatien lakkauttamisesta rautatien rakentamisen yhteydessä ja 79 §:ssä rautatien lakkauttamisesta muussa yhteydessä, kun sitä ei enää käytetä eikä tulevaisuudessakaan arvioida käytettävän liikenteen tarpeisiin. Lain 80 §:ssä säädetään lakkautetun rautatiealueen luovuttamisesta. Kun tarpeettoman leveän rautatiealueen kaventamisessa luovuttamalla rautatiekiinteistöistä alueita taikka muuten tarpeettomaksi käyneiden rautatiekiinteistöjen tai niiden osien luovuttamisessa ei ole kysymys rautatien lakkauttamisesta, ehdotetaan selkeyden vuoksi 85 a §:ssä säädettäväksi, että tällaisten alueiden luovuttamisesta olisivat voimassa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetun lain (973/2002) säännökset. Liikennevirasto on valtion kiinteistövarallisuuden hankinnasta, hallinnasta ja hoitamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1070/202) 2 §:n tarkoittama haltijavirasto säännöksessä mainittujen liikennehallinnon virastojen yhdistyttyä Liikennevirastoksi.

86 §. Rangaistukset. Rikosoikeus on kriminalisointiperiaatteiden mukaan viimesijainen keino ihmisten käyttäytymisen ohjaamisessa. Ratalain noudattamisen tehostamiseksi ei ole käytännössä tarvittu pykälän mukaista rangaistussäännöstä. Lupaa edellyttäviä toimenpiteitä ja lupaehtojen noudattamista on mahdollista valvoa ja tehostaa lain 87 §:n takaamien hallinnollisten pakkokeinojen kautta. Lisäksi ehdotettavassa 28 d §:ssä säädettäisiin mahdollisuudesta peruttaa tietyin edellytyksin tasoristeyslupa ja ylityslupa. Ratalain 18 §:ssä säännellään myös radanpitäjän oikeudesta tietyin edellytyksin poistaa tasoristeys. Liikenteen tilapäisen rajoittamisen osalta rajoitusten noudattaminen voidaan niin ikään turvata muilla keinoilla. Perusteita rangaistussäännökselle ei siten ole ottaen huomioon rikosoikeudellisen rangaistavuuden viimesijaisuuden periaate. Pykälä esitetään kumottavaksi.

87 §. Hallinnolliset pakkokeinot. Pykälän 1 momentin mukaan välillisistä hallintopakkeinoista vastaa aluehallintovirasto. Välittömästä hallintopakosta tietyissä rajatuissa tilanteissa vastaavat 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja Liikennevirasto. Jako on aiheuttanut tulkintaongelmia viranomaisten välisestä toimivallasta hallintopakkoasioissa. Ratalain nojalla myönnettyjen lupien valvontatoimet kokonaisuutena kuuluisivat luontevammin radanpitäjälle, joka toimii ratalain mukaisissa asioissa myös lupaviranomaisena. Myös menettelyjen sujuvoittamiseksi olisi tarkoituksenmukaista ja perusteltua, että välillisestä hallintopakosta vastaisi radanpitoviranomainen. Edellä mainitun perusteella esitetään, että 1 momentin mukainen toimivalta välillisistä hallintopakkeinoista siirrettäisiin aluehallintovirastolta Liikennevirastolle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pykälän 2 ja 3 momentteihin ei esitetä muutoksia.

88 a §. Maksut. Laista on puuttunut säännös sen nojalla annettavien lupien maksullisuudesta. Ehdotetaan puutteen korjaamiseksi lakiin lisättäväksi uusi 88 a §, jonka mukaan radanpitoviranomaisen tämän lain nojallamyöntämästä luvasta peritään valtion maksuperustelaisissa tarkoitettu maksu. Ratalain nojalla myönnettyjen lupien lupamaksuista säädetään tarkemmin jo nykytilassa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella Liikenneviraston maksullisista suoritteista (1026/2014), joka on annettu valtion maksuperustelain ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) nojalla. Uudessa 88 a §:ssä esitetään säädettäväksi tämän kanssa yhteneväisesti, että maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

89 §. Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito. Pykälässä säädetään tasoristeyksen ja siihen liittyvän tien sekä yhteisten siltojen kunnossapitovastuusta sekä tasoristeyksen kohdalla olevien varoituslaitteiden ja muiden liikenteen ohjauslaitteiden asettamisesta. Pykälän 1 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

Tasoristeyksen varoituslaitteiden ja liikennemerkkien asettamisesta ja kunnossapidosta sekä kustannusvastuun jakautumisesta radanpitäjän ja tienpitäjän kesken säädetään pykälän 2 momentissa. Erityisesti ilman varoituslaitteita olevan tasoristeyksen turvallisuuden parantamiseksi ehdotetaan, että tasoristeysmerkkien lisäksi risteykseen voitaisiin asettaa pakollista pysäyttämistä osoittava liikennemerkki (tieliikenneasetuksen (182/1982) merkki 232), jos siitä on sovittu tienpitäjän kanssa. Esityksessä ehdotetaan, että tienpitäjän sijasta radanpitäjä asettaisi ja pitäisi merkin kunnossa, koska se käytännössä asetettaisiin samaan pylvääseen kuin tasoristeysmerkki (merkki 176 ja 177). Muilta osin velvoitteiden ja kustannusvastuiden jakautumiseen ei ehdoteta muutoksia, joten nykyisen lain mukaisesti radanpitäjä asettaisi ja pitäisi kustannuksellaan kunnossa tasoristeyksen varoituslaitteet ja liikennemerkit. Kustannusvastuusta voitaisiin sopia toisinkin.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin säännös siitä, kuka vastaa varoituslaitteiden ja tasoristeystä osoittavan liikennemerkin asettamisesta uusi tie rakennettaessa. Milloin uusi tie rakennetaan tienpitäjän aloitteesta rautatiealueelle, vastaisi tienpitäjä nykyisen lain mukaisesti varoituslaitteiden ja tasoristeysten liikennemerkkien asettamisesta kustannuksellaan. Radanpitäjä vastaisi kuitenkin näiden laitteiden ja merkkien kunnossapidosta 2 momentissa esitetyn pääsäännön mukaan.

Nykyisen lain mukainen säännös siitä, että tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoittavat liikennemerkit, joilla tarkoitettaisiin rautatien tasoristeyksen varoitusmerkkejä (merkki 171 ja 172) sekä rautatien tasoristeyksen lähestymismerkkejä (173 - 175), siirrettäisiin pykälän 4 momentiksi.

Nykyinen 3 momentti siirrettäisiin ilman muutoksia uudeksi 5 momentiksi. Kun tienpitäjistä säädetty koskisi 3 §:n 11 a kohdan mukaan myös kadunpitäjää, käy voimassa olevan pykälän 4 momentti tässä suhteessa tarpeettomaksi ja se kumottaisiin.

Uudessa 6 momentissa ehdotetaan selkeyden vuoksi säädettäväksi, että 2-4 momentin mukaisen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvittaisi tieliikennelain 51 §:n 2 momentissa tarkoitettua kunnan suostumusta asettamisen perustuessa lakiin.

Pykälän otsikosta poistettaisiin viittaus tasoristeykseen liittyvään tiehen tarpeettomana. Tasoristeys on aina niin tiealueella kuin rautatiealueella.

89 a §. Eräät vahingonkorvausasiat. Liikennevirasto valtion rataverkon ja rautatiekiinteistöjen haltijana sekä radanpitäjänä käsittelee ja ratkaisee rautatiealueilla kolmansille aiheutuneiden vahinkojen korvausasiat. Vuoden 2015 alusta lukien kaikki henkilövahinkoihin perustuvat korvausvaatimukset on käsitellyt ja ratkaissut valtion puolesta Valtiokonttori. Muutoksesta on säädetty valtion vahingonkorvaustoiminnasta annetussa laissa (978/2014), joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2015. Tästä syystä ehdotettu uusi 89 a § koskisi ainoastaan esine- ja varallisuusvahinkoon perustuvia korvausvaatimuksia.

Maantielaisissa tarkoitetut tien kunnossapitoon liittyvät vahingonkorvausasiat hoitaa Lapin ELY-keskus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun valtioneuvoston asetuksen (1392/2014) 17 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaisesti. Toiminnantehostamiseksi olisi tarkoituksenmukaista keskittää valtion liikenneväylien kunnossapitoon liittyvää vahingonkorvausosaamista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tietyt Liikenneviraston kiinteistön haltijana käsittelemät ja ratkaisemat esine- tai varallisuusvahinkoihin perustuvat korvausvaatimukset siirrettäisiin Liikennevirastosta toimivaltaiselle ELY -keskukselle. Tästä säädettäisiin eräitä vahingonkorvausasioita koskevassa 89 a §:ssä. Tehtävä sisältyisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain 3 §:n 1 momentin 8 kohdassa säädetyn toimialan puitteisiin ja sen hoitaminen kuuluisi keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueelle. Tehtävän hoitamiseksi ei siirrettäisi henkilöresursseja viranomaisten kesken. Siirrettäväksi ehdotettuja vahingonkorvausvaatimuksia on käsitelty Liikennevirastossa noin viisi kappaletta vuodessa. Yksityisraiteet jäisivät pykälän soveltamispiiriin ulkopuolelle.

Jos korvausvaatimukseen sisältyy esine- tai varallisuusvahingon lisäksi henkilövahinko, korvausperuste ratkaistaan ELY-keskuksessa esine- tai varallisuusvahinkoa koskevan vaatimuksen käsittelyn yhteydessä ja ELY-keskus siirtää korvausvaatimuksen Valtiokonttorille henkilöön kohdistuvan vahingon määrittelemiseksi. Henkilövahingon korvaaminen sisältää varsinainen hoitokulujen ja haittakorvausten lisäksi myös vahingoittuneelle maksettavan ansionmenetykskorvauksen sekä niin sanottujen tavanomaisten käyttöesineiden, kuten vaatteiden, kellon ja matkapuhelimenkorvaamisen. Tällöin esimerkiksi tavanomainen liukastumistapaus käsitellään käytännössä aina pelkästään henkilövahinkona Valtiokonttorissa, joten samaa asiaa ei tarvitse käsitellä useammassa virastossa.

Pykälässä esitettäisiin ELY -keskukselle siirrettävät vahingonkorvausasiat. Valtion rataverkolla tapahtuneiden muiden vahingonkorvausasioiden käsittely säilyisi ennallaan. Ehdotetun pykälän mukaan ELY-keskus käsittelee ja ratkaisisi vahingonkorvausasiat, jotka koskevat esine- tai varallisuusvoikeudellisia vahinkoja Liikenneviraston hallinnoimilla rautatieliikenteen palvelualueilla. Lain 3 §:n 3 kohdan määritelmän mukaan niillä tarkoitetaan rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita kuten asema- ja laiturialueita sekä liityntäpysäköintialueita. Rautatieliikenteen palvelualueiden, niihin välittömästi liittyvien muiden alueiden ja niitä yhdistävien kulkuväylien kunnossapidosta voivat vastata useat tahot kuten Liikennevirasto radanpitäjänä, kunta kadunpidosta tai pysäköinnin järjestämisestä vastaavana

sekä VR –Yhtymä Oy tai Senaatti-kiinteistöt joidenkin asemarakennusten omistajina. Vastuutahot sopivat palvelualueiden kunnossapitorajoista tarkemmin keskenään.

Liikenneviraston ratkaisuvaltaan kuuluisi siten edelleen muualla kuin palvelualueilla tapahtuneet esine- ja varallisuus oikeudelliset vahingot. Tällaisia ovat esimerkiksi tasoristeyksen kansikohdan vahingot, kuten rikkoutuneen taikka lumen, jään tai muun vastaavan syyn vuoksi puutteellisessa kunnossa olevan kansirakenteen aiheuttama vahinko tietä käyttävälle ajoneuvolle. Lain 89 §:n 1 momentin mukaan radanpitäjä pitää kunnossa tien ja rautatien sen kannen leveydeltä. Liikennevirasto ratkaisisi myös muut rautatiestä ja sen käyttämisestä aiheutuvat korvausvaatimukset sen ohella, mitä sen ratkaistavaksi raideliikennevastuulain (113/1999) tai rautatiekuljetuslain (1119/2000) nojalla sen ratkaistavaksi kuuluu. Tässä tarkoitettut muut vahingonkorvausasiat voivat olla erilaisia, kuten rautatiesillalta pudonneen jään aiheuttama vahinko siltaa alittavalle ajoneuvolle taikka rautatiealueen kuivatusjärjestelmän epäkuntoisuudesta johtuvan tulvaveden aiheuttama vahinko tiellä liikkujalle. Näihin eivät kuitenkaan sisälly ratalain 5 luvun mukaiset vahingot kiinteistölle, jotka ratkaistaan kyseisen luvun nojalla sopimalla tai ratatoimituksessa.

Tarkoituksena on, että kyseiset vahingonkorvaustehtävät osoitettaisiin Lapin ELY -keskukselle valtioneuvoston asetuksella.

90 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti. Pykälässä säädetään menettelystä, jolla yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätös sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös saatetaan tiedoksi. Uuden kuntalain (410/2015) ja sen voimaantulosäännöksen mukaan kunnissa otetaan käyttöön sähköinen ilmoitustaulu vuoden 2017 kesäkuussa. Ehdotetaan 1 momenttia muutettavaksi tämän vuoksi myös niin, että se mahdollistaisi kuuluttamisen kuntalain periaatteiden mukaisesti tällä kunnan sähköisellä ilmoitustaululla. Pykälän 2 momentin sisältöön ei esitetä muutoksia.

92 §. Muutoksenhaku. Kun nykyisen lain 17 § ehdotetaan kumottavaksi ja sisällytettäväksi uuteen 2 a lukuun, tehtäisiin pykälän 1 momenttiin tarvittavat viittausmuutokset ja samalla lisätäisiin pykälään viittaus 18 §:n 4 momenttiin.

Muutoksenhakua koskevaa pykälää muutettiin edellisen kerran oikaisuvaatimus- ja lupamenettelyä koskevan lakihankkeen yhteydessä (HE 230/2014 vp). Silloin valituslupamenettelyä laajennettiin, mutta valituslupasääntelyn ulkopuolelle jätettiin edelleen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä koskevat asiat. Edellä mainittuun hallituksen esitykseen antamassaan lausunnossa (PeVL 55/2014 vp) perustuslakivaliokunta on kuitenkin katsonut, että asian laatu tai merkittävyys eivät välttämättä edellytä kaikissa hallituksen esityksessä mainituissa asiaryhmissä pääsyä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ilman valituslupaa. Perustuslakivaliokunta ilmaisi samassa lausunnossa pitävänsä tärkeänä, että valituslupajärjestelmän johdonmukaista kehittämistä ja laajentamista jatketaan.

Valituslupajärjestelmän soveltumiseen vaikuttaa se, turvaavatko korkeinta hallinto-oikeutta edeltävät muutoksenhakujärjestelyt asian laadun ja merkittävyyden edellyttämät oikeusturvat takeet (ks. esim. PeVL 32/2012 vp). Perustuslakivaliokunnan edellä mainittua hallituksen esitystä koskevassa lausunnossaan todennut lisäksi, että merkitystä on kuitenkin myös sillä, riittääkö korkeimman hallinto-oikeuden velvollisuus tai mahdollisuus valitusluvan myöntämisen myöntämiseen laissa säädettyjen perusteiden täytyessä turvaamaan oikeusturvan saatavuuden kyseisessä asiaryhmässä (PeVL 55/2014 vp). Vaikka yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä koskevat asiat ovat asianosaisen oikeusturvan ja yhteiskunnan kannalta erityisen merkittäviä, olisi oikeusturvan takeet mahdollista turvata myös hallintolainkäyttölain 13 §:n 2 momentissa säädettyjen valitusluvan myöntämisen edellytysten kautta. Yleis- ja ratasuunnitelmien hyväk-

symispäätösten erityinen merkittävyys olisi mahdollista huomioida valituslupajärjestelmässä hallintokäyttölain 13 §:n 2 momentin 3 kohdan kautta. Sen mukaan valituslupa on myönnettävä, jos luvan myöntämiseen on muu painava syy kuin aiemmissa kohdissa tarkoitettut oikeuskäytännön yhtenäisyyteen tai tapahtuneeseen ilmeiseen virheeseen liittyvä syy. Esitetään tämän nojalla valituslupajärjestelmän laajentamista koskemaan myös yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä koskevia asioita. Pykälän 1 momentin loppuun lisättäisiin säännös, jonka mukaan hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Nykyinen 2 momentti esitetään samalla kumottavaksi. Pykälän 3-4 momentteihin ei esitetä muutoksia.

94 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälän 1 momentin mukaan yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä tai yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää. Momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että myös ratasuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voitaisiin panna täytäntöön valituksesta huolimatta. Momentti vastaisi tällöin sisällöltään muutettavaksi ehdotettavaa maantielain 107 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikennevirasto voi 41 §:n 2 momentin mukaisessa päätöksessään määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta. Momenttiin ehdotetaan otettavaksi viittaus 18 §:n 4 momenttiin, jonka mukaan radanpitäjä voi määrätä tehtäväksi välitöntä vaaraa aiheuttavassa tasoristeyksessä vaaran poistamiseksi tarvittavat muutokset. Johdonmukaisuuden vuoksi ja yhdenmukaisesti 92 §:ssä säädetyn kanssa ehdotetaan, että Liikennevirasto korvattaisiin momentissa sanalla "radanpitäjä".

95 §. Kuuluttaminen. Tiedottamisesta kuuluttamalla säädetään 9 §:n 2 momentissa ja 42 §:ssä. Kuulutusmenettelystä säädetään 95 §:ssä. Lainkohdasta puuttuvat säännökset siitä, milloin tiedoksisaanti kuulutettavassa asiassa tapahtuu. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälään lisättäväksi, että tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivän kuulutuksen julkipanosta. Maantielain 108 §:ään ehdotetaan tehtäväksi samansisältöinen muutos. Uuden kuntalain (410/2015) ja sen voimaantulosäännöksen mukaan kunnissa otetaan käyttöön päätösten tiedoksianto yleisessä tietoverkossa vuoden 2017 kesäkuussa. Ehdotetaan pykälää muutettavaksi tämän vuoksi myös niin, että siinä viitattaisiin kuntalain mukaiseen kuulutusmenettelyyn.

Pykälän mukaan Liikenneviraston on tiedotettava asiasta kuuluttamalla. Edellä 25 a §:ssä ehdotetaan, että ELY -keskus vastaisi tasoristeyksiä koskevien ratasuunnitelmien laatimisesta. Koska suunnitelman laatimisesta ja siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on yleensä kuulutettava ja koska kuuluttaminen voi tulla kysymykseen myös yksityisraiteilla, ehdotetaan sana "Liikennevirasto" pykälästä poistettavaksi.

96 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Momenttiin sisältyvä viittaus liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen ehdotetaan siirrettäväksi 38 §:n 3 momenttiin.

1.3 Tieliikennelain 51 §

51 §. Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen. Pykälän 4 momentin mukaan rautatien kunnossapitäjä asettaa rautatien tasoristeykseen liikennevalot ja sulku- ja varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkin. Ratalain 89 §:n 2 momentissa säädetään velvollisuudesta asettaa ja pitää kunnossa tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet ja tasoristeysmerkit sekä tasoristeyksestä varoitettavat liikennemerkit. Tieliikennelain 51 §:n 4 momentti ja ratalain 89 §:n 2 momentti sääntelevät samaa asiaa ja lainkohdat ovat sisällöltään ristiriitaiset. Ratalain 89 §:ää on myös edellä esitetty muutettavaksi. Tieliikennelaki sisältää säännökset siitä, miten tienkäyttäjää ohjataan.

Pykälän 4 momentin mukainen säännös on selkeyden vuoksi edelleen syytä säilyttää. Sisällöllisen ristiriidan korjaamiseksi 4 momenttia kuitenkin täsmennettäisiin niin, että siinä todettaisiin radanpitäjän asettavan rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat liikennevalot, sulkua- ja varoituslaitteet sekä tasoristeystä osoittavat liikennemerkkit muuten kuin uusi tie rakennettaessa. Lisäksi säädettäisiin, että tienpitäjän ja radanpitäjän yhteisestä sopimuksesta radanpitäjä voisi asettaa myös pakollista pysähtymistä osoittavat liikennemerkkit. Säännös olisi yhdenmukainen esitettyjen ratalain 89 §:n 2 ja 3 momenttien kanssa. Ratalain 89 §:n esityksen mukaisessa 4 momentissa säädettäisiin nykyisen lain mukaisesti, että tienpitäjä asettaa rautatien tasoristeyksestä varoittavat liikennemerkkit sekä tasoristeyksen lähestymismerkkit. Kyseinen säännös on tieliikennelain pääsäännön mukainen, eikä siitä ole momentissa siksi tarpeen erikseen mainita. Pykälän 1-3 momentteihin ei ehdoteta muutoksia.

1.4 Maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §

86 a §. Maantien muuttaminen kaduksi. Pykälässä säädetään maantien muuttamisesta kaduksi ja siihen liittyvästä maantien lakkaamisesta. Asemakaavassa tieliikenneväylä osoitetaan joko kunnan ylläpitämänä katuna tai valtion vastuulla olevana maantienä. Hallinnollisen luokan muutoksesta huolehtii se taho, joka tulee vastaamaan väylän pidosta. Kadun muuttaminen maantieksi tapahtuu maantielain mukaista menettelyä noudattaen laatimalla ja hyväksymällä tiesuunnitelma. Maantietä kaduksi muutettaessa sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslain säännöksiä kadunpitopäätöksestä. Maankäyttö- ja rakennuslain nykyinen 86 a §:n koskee vain niitä tapauksia, jolloin olemassa oleva maantie ja asemakaavan mukainen katu ovat samassa paikassa. Tällöin kadunpitopäätös tarkoittaa liikenneväylän hallinnan ja kunnossapitovastuun siirtymistä valtiolta kunnalle liikenteellisten olosuhteiden säilyessä pääosin ennallaan. Käytännössä säännöksen soveltamisala on osoittautunut tarpeettoman ahtaaksi, minkä vuoksi sitä ehdotetaan laajennettavaksi ja sisältöä täsmennettäväksi.

Pykälän 1 momentissa esitettäisiin nykyisen 1 momentin ensimmäisen virkkeen mukaisesti, että asemakaavassa kaduksi osoitettu maantie muuttuisi kadunpitopäätöksellä kaduksi. Sanat "kunnan tekemällä" poistettaisiin tarpeettomina. Momentin toisen virkkeen mukaan maantie lakkaisi, kun kadunpitopäätös on tehty. Säännös vastaisi nykyistä lakia siten täsmennettynä, että maantie lakkaisi samalla tavoin kuin 86 §:ssä säädetään kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa - ja puhtaanapidosta annetun lain mukaisten velvollisuuksien alkamisesta. Kadunpitopäätöksestä tulee ilmoittaa 87 §:n mukaisesti ja maantie lakkaa päätöksen saadessa lainvoiman.

Pykälän 2 momentin mukaan hallinnollisen muutoksen menettelytapoja sovellettaisiin myös silloin, kun maantie on asemakaavassa osoitettu muuhun käyttötarkoitukseen kuin kaduksi ja maantien liikenne on tarkoitettu johdettavaksi toiseen paikkaan rakennettavalle kadulle tai olemassa olevalle parannettavalle kadulle. Tällöin maantie lakkaisi tällaista katua koskevalla kadunpitopäätöksellä. Muissa tapauksissa maantie tai sen osa lakkautettaisiin maantielain säännösten mukaisesti.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin nykyisen 1 momentin toinen virke sisältöltään sellaisenaan ja viittamaan pykälän 1 ja 2 momentin kadunpitopäätöksiin. Lain 93 §:n mukaan kunta saa omistukseensa maantien tiealueen asemakaavan tullessa voimaan ja tienpitäjälle syntyy alueeseen tieoikeus. Kun asemakaavalla lainkohdassa tarkoitetaan paitsi ensimmäistä asemakaavaa myös asemakaavan muutosta, kunta omistaa jo maantien tiealueet, kun maantien lakkauttava kadunpitopäätös tehdään. Selkeyden vuoksi ehdotetaan 4 momentissa säädettäväksi, että maantien lakatessa 1 ja 2 momentissa esitetyllä tavalla lakkaisi samalla tienpitäjän eli valtion oikeus maantien tiealueeseen. Kunnan asia on sitten huolehtia tarpeellisista kiinteistötoimituksista maantiekiinteistöjen muuttamiseksi asemakaavan osoittamaan käyttötarkoitukseen.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikennevirastolle esitetään annettavaksi maantielain 42, 42 a, 42 b ja 52 b §:ssä toimivaltuus tarkempien määräysten antamiseen. Määräyksissä huomioitaisiin erityisesti liikenneturvallisuuden vaatimukset. Määräyksenantovaltuuksilla selkeytettäisiin Liikenneviraston norminantovaltuuksia. Nykyisten tosiasiallisesti velvoittavien ohjeiden sijaan tarkempia säännöksiä voitaisiin antaa lain nojalla sitovissa määräyksissä. Tienpitoviranomainen voisi perustaa arvionsa edellä mainituissa säännöksissä tarkoitettujen rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sekä mainosten ja ilmoitusten sijoittamisen hyväksyttävyydestä ja vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle Liikenneviraston määräyksiin ja saisi näin asianmukaisen oikeusperustan harkinnalleen. Lisäksi yksityiset toimijat saisivat asianmukaisesti tiedon liikenneturvallisuuden kannalta hyväksyttävistä toimenpiteistä, sekä lupahakemukseen tai ilmoitukseen tarvittavista tiedoista ja selvityksistä. Esitettävän maantielain 42 b §:n 4 momentin nojalla annettavilla määräyksillä, jotka valmisteltaisiin yhteistyössä sidosryhmien kanssa, olisi mahdollista huomioida esimerkiksi erityyppisten kaapeleiden siirtämiseen, suojaamiseen ja poistamiseen liittyvät erityiskysymykset tarkemmin kuin laissa on tarkoituksenmukaista. Esitettävässä ratalain 28 a §:ssä Liikennevirastolle esitetään annettavaksi valtuus tarkempien teknisten määräysten antamiseen pykälässä tarkoitettua lupahakemuksen sisältöä koskien.

3 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan mahdollisimman pian.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esitys sisältää täsmennyksiä ja pienehköjä muutoksia nykyisen lainsäädännön määräyksiin ja periaatteisiin. Maantie- ja ratalakien säännöksiä on yhdenmukaistettu. Tietyiltä osin esitetyt muutokset on tarkasteltava perustuslain säännösten kannalta. Tienvarsimainonnan sääntelyyn esitetyt muutokset koskevat perustuslain 12 §:n 1 momentissa turvattua sananvapautta ja 18 §:n 1 momentissa turvattua elinkeinonvapautta. Maantielaissa suoja-alueelle ehdotettu toimienpiderajoitus, tienpitäjän lunastusoikeuden laajennukset sekä ehdotettu mahdollisuus pidentää maantielain mukaisen yleissuunnitelman voimassaoloaikaa erityisistä syistä koskevat perustuslain 15 §:ssä turvattua omaisuudensuojaa. Ratalakiin ehdotetuista muutoksista omaisuuden suojaan liittyvät suoja- ja näkemäalueiden perustuminen ratasuunnitelman sijasta suoraan lakiin ja siitä seuraava kiinteistön omistajan käyttöoikeuden rajoitusten sekä radanpitäjän oikeuksien laajentuminen koskemaan kaikkia valtion rataverkkoon kuuluvien raiteiden radanvarsia, radanpitäjän oikeus sijoittaa vähäisiä laitteita ja rakenteita, kuten opastimia, toisen kiinteistölle, radanpitäjän lunastusoikeuden laajennukset sekä ehdotettu mahdollisuus pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa toisella enintään neljän vuoden ajanjaksolla erityisistä syistä. Muutoksenhakusäännöksiin esitettävät muutokset liittyvät perustuslain 21 §:ssä turvattuun oikeusturvaan.

Perustuslain 12 §:n 1 momentin mukaan sananvapautteen sisältyy oikeus ilmaista, julkistaa ja vastaanottaa tietoja, mielipiteitä ja muita viestejä kenenkään ennakolta estämättä. Tarkempia säännöksiä sananvapauden käyttämisestä annetaan lailla. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa on myös turvattu elinkeinonvapaus. Voimassa olevan maantielain 52 §, jossa on säädetty lähtökohtaisesti kiellelyksi maantien käyttäjille tarkoitettujen ulkomainosten asettaminen asemakaava-alueen ulkopuolella sekä asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella liikennealueella, on perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella säädetty (PeVL 3/2005 vp). Mainonta ja kaupallinen viestintä kuuluvat sananvapauden piiriin, joskaan ei sen ydinalueelle (PeVL 14/2000 vp s. 3/I, PeVL 23/2000 vp s. 3/I ja PeVL 22/2001 vp

s. 4/I). Valiokunta katsoi, että ulkomainosten asettamiskieltoa tuolloisen lakiehdotuksen 52 §:n 1 momentissa mainituilla alueilla oli arvioitava perusoikeuksien yleisten rajoitusperiaatteiden mukaisesti. Valiokunta viittasi arviossaan tämän johdosta lähinnä siihen, että mainostamisen kieltä, josta tosin voi saada poikkeuksia, voi johtaa tarpeettomaan sananvapauden rajoittamiseen ja voi vaikeuttaa elinkeinon harjoittamista, minkä vuoksi poikkeamisen edellytyksiä tuli täsmentää ja helpottaa.

Maantielaisissa ollut sananvapauden kannalta ongelmallinen lähtökohtainen kieltä ulkomainosten asettamiseen poistettaisiin ja mahdollistettaisiin mainosten ja ilmoitusten asettaminen tiealueelle tietyin edellytyksin. Ehdotettavaan ilmoitusmenettelyyn perustuvaan sääntelyyn ei sisältyisi kieltä mainoksen tai ilmoituksen asettamiseen. Ilmoitusmenettelyssä ei kuitenkaan olisi kyse pelkästään valvonnan tiedollisiin tarpeisiin säädettävästä ilmoitusmenettelystä, sillä esitetyn 52 §:n 2 momentin mukaan mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta asemakaava-alueen ulkopuolelle sekä asema-kaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaiselle liikennealueelle on ilmoitettava tienpitoviranomaiselle, eikä mainosta tai ilmoitusta saa asettaa ennen 3 momentissa tarkoitettua 30 päivän määräajan umpeutumista, jonka kuluessa tienpitoviranomainen voisi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen, jos asettaminen vaarantaisi liikenneturvallisuutta. Tienpitoviranomainen voisi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Sananvapauden näkökulmasta sääntelyn voi katsoa merkitsevän lähinnä sitä, että sananvapauden käytön mahdollistava päätös katsotaan tehdyksi, mikäli viranomainen ei määräajassa ole tehnyt ilmoituksen johdosta kielteistä päätöstä. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koskisi kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevaa tilapäistä ilmoittelua. Ilmoitusvelvollisuus ei koskisi myöskään rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita.

Perustuslakivaliokunta on katsonut ongelmalliseksi ratkaisun, jonka mukaan myös luonteeltaan poliittinen ja muu aatteellinen mainonta rinnastetaan lähtökohdiltaan kaupalliseen mainontaan (PeVL 3/2010 vp). Valiokunnan käytännön mukaan mainontaa koskevien rajoitusten ulottamista kaupallisina pidettävien mainosten lisäksi myös yhteiskunnallisiksi tai aatteellisiksi luonnehdittaviin julkisiin ilmoituksiin ei ollut ainakaan ilman painavia tarpeita mahdollista sovittaa yhteen sananvapaussäännöksen kanssa. Valiokunta oli tuolloin pitänyt tätä tarkoittavan määritelmäsäännöksen poistamista lakiehdotuksesta edellytyksenä sen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä (PeVL 19/1998 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunnan mielestä perustuslain 12 §:n 1 momentista ei kuitenkaan sinänsä johdu estettä asettaa yhteiskunnalliseksi tai aatteelliseksi luonnehdittavaankaan mainontaan kohdistuvia mainosten sijoittelua koskevia tai siihen rinnastuvia rajoituksia, jos ne ovat perusoikeuksien suojaamisen tai muun painavan tarpeen vuoksi perusteltuja (PeVL 3/2010 vp). Myös mainontaa ja markkinointia koskevan sääntelyn tulee täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (PeVL 18/2014 vp).

Ehdotettu tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskeva sääntely on laintasoista ja rajoittuu maantienkäyttäjille kohdistettujen mainosten ja ilmoitusten asettamiseen maantien suoja- tai näkemäalueelle taikka välittömästi niiden ulkopuolelle. Rajoitus sananvapauden käyttämiseen olisi täsmällinen ja tarkkarajainen. Asettamista voitaisiin rajoittaa ainoastaan liikenneturvallisuus-, tienpito- ja ympäristöön soveltumisenäkökohtien nojalla. Rajoitusperusteina ovat liikenneturvallisuus, tienpidon haittaamattomuus ja ympäristöön soveltuminen. Perusteet ovat hyväksyttävissä ja painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatimia. Liikenneturvallisuudella on yhteys perustuslain 7 §:ssä turvattuun oikeuteen elämään ja turvallisuuteen. Ympäristöön soveltumisenäkökohdilla puolestaan on yhteys perustuslain 20 §:ssä säädettyyn ympäristöperusoikeuteen, johon sisältyy jokaisen vastuu ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä. Haitan aiheuttaminen tien-

pidolle puolestaan haittaisi yhteiskunnan toiminnalle tärkeää turvallista ja toimivaa liikkumista ja kuljettamista maanteilla. Rajoitus olisi myös oikeasuhtainen eikä ulottuisi sanavapauden ydinalueelle. Yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskeva ilmoittelu vapautettaisiin lisäksi 52 §:n mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta kokonaan, vaikka sitäkin koskisi vaatimus sijoittaa ilmoitus siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Tienpitoviranomainen ei kuitenkaan voisi etukäteen kieltää tällaisen ilmoituksen asettamista. Vapautus ilmoitusvelvollisuudesta rajautuisi kuitenkin tilapäiseen tapahtumailmoitteluun. Pysyviksi tarkoitettujen ilmoitusten vaikutusta liikenneturvallisuudelle, tienpidolle ja ympäristölle on voitava arvioida ennakkollisesti. Sääntelyn tarpeellisuutta arvioitaessa rajoitusperusteilta on edellytettävä sitä korkeampia vaatimuksia, mitä läheisemmin sääntelyllä puututaan tällaisen mainonnan sisältöön (PeVL 3/2010 vp). Nyt ehdotettava sääntely ei kohdistu muuten kuin välillisesti sisältöön. Tienpitäjän ilmoituksen johdosta tekemällä arvioinnilla ei ole tarkoitus rajoittaa tai kontrolloida mainosten tai ilmoitusten sisältöä vaan ainoastaan varmistaa, ettei esimerkiksi niiden teknisestä toteuttamisesta tai sijoituspaikan valinnasta aiheudu turvallisuutta tai ympäristöä vaarantavia tai tienpitoa haittaavia vaikutuksia. Ehdotettavassa ilmoitusmenettelyssä ei myöskään enää arvioidaisi voimassa olevan säännöksen edellyttämällä tavalla mainoksen tarpeellisuutta liikenteen ja matkailun kannalta, vaan asettamisen rajoitukset perustuisivat liikenneturvallisuus- ja ympäristöön soveltumisnäkökohtiin. Tämäkin viittaa sääntelyn tarpeellisuuden hyväksyttävyyteen. Jos tienpitäjälle annettussa ilmoituksessa mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta havaittaisiin ongelmia, joiden johdosta tienpitoviranomaisen olisi annettava kieltävä asettamispäätös, on tienpitäjän kuitenkin hallintolain perusteluvelvollisuutta ja neuvontavelvollisuutta koskevien säännösten mukaisesti annettava tieto sijoittamiseen taikka mainoksen tai ilmoituksen tekniisiin ominaisuuksiin liittyvistä ongelmista ja siitä, miten ne olisi mahdollista korjata, mikä osaltaan edistää sananvapauden toteutumista.

Tienvarsimainontaa koskevien säännösten nojalla tehtävistä päätöksistä voi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin maantielain 105 §:ssä säädetään. Lisäksi liikennevirastolle esitetään annettavaksi määräyksenantovaltuus, jossa se voisi ilmaista tarkemmin edellytykset liikenneturvallisuutta vaarantamattoman mainoksen tai ilmoituksen laatimiseen ja sijoittamiseen. Määräys olisi omiaan edistämään mainoksiin ja ilmoituksiin kohdistuvan asettamisrajoituksen tarkkarajaisuutta ja yksilön oikeusturvan toteutumista, kun tienpitoviranomainen perustaisi arvon mainoksen tai ilmoituksen vaikutuksesta liikenneturvallisuudelle sitovaan oikeuslähteeseen eikä omaan vapaaseen harkintaansa. Myöskään Liikenneviraston määräyksessä ei rajoitettaisi mainonnan tai ilmoittelun sisältöä.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täyttä korvausta vastaan säädetään lailla. Epäilystä ei ole ollut siitä, että hankittaessa alueita maanteita tai rautateitä varten kysymyksessä on yleinen tarve. Esityksen lunastusmääräysten muutoksiin ei sisälly täyden korvauksen rajoituksia, joten esitys tältä osin täyttää perustuslain vaatimukset. Tien- ja radanpitäjän lunastusoikeuden laajennukset koskisivat vain tilanteita, joissa tiestä tai radasta aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistaminen olisi huomattavan kallista verrattuna kiinteistön tai sen osan arvoon. Käytännössä lunastus tällä perusteella tulisi harvoin kyseeseen, mutta mahdollisuus siihen olisi kohtuuttomien tilanteiden ehkäisemiseksi tärkeä. Oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa osoitetaan tien- tai radanpitäjälle tie- tai ratasuunnitelmassa, joiden valmistelun yhteydessä kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille on varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiassa. Maantie- ja ratalain mukaisiin suunnitelmiin voi niiden hyväksymisen jälkeen hakea muutosta hallinto-oikeudesta. Vastaavasti kiinteistön omistajan oikeutta vaatia lunastusta laajennettaisiin.

Suoja- ja näkemäalueisiin liittyvillä kiinteistön omistajan käyttöoikeuden rajoituksilla sekä radanpitäjän oikeudella poistaa suoja- ja näkemäalueen kasvillisuutta ja näkemäalaa rajoittavia luonnonesteitä on liittymä omaisuudensuojaan, koska määräyksillä rajoitetaan kiinteistön omistajan oikeutta hallita, käyttää ja hyödyntää omaisuuttaan haluamallaan tavalla. Edellä mainittujen kiinteistön omistajan käyttöoikeuden rajoitusten ja radanpitäjän oikeuksien ulottamista koskemaan kaikkia valtion rataverkkoon kuuluvien raiteiden radanvarsia voidaan pitää välttämättömänä liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen liittyvistä syistä, minkä monet viime vuosien myrskytuhot ovat osoittaneet. Erityisesti radanpitäjälle ja junaliikenteelle on aiheutunut merkittävää haittaa ja vahinkoa radoille kaatuneista puista, mitä voitaisiin ehkäistä ehdotetulla oikeudella poistaa suoja-alueen vaarallista puustoa ratasuunnitelmista riippumatta. Ehdotetut rajoitukset eivät myöskään koskisi kasvillisuutta, joka on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon, eikä rakennuksia, rakennelmia tai laitteita, jotka on rakennettu ennen rajoitusten voimaantuloa, joten omistajan määräamisvallan rajoitusta voidaan pitää vähäisenä. Ratalain 61 §:n mukaisesti radanpitäjän on myös korvattava edellä mainituista rajoituksista kiinteistölle aiheutuva vahinko tai merkittävä haitta. Radanpitäjän on myös lain 42 §:n mukaisesti ilmoitettava kiinteistön omistajalle suoja- tai näkemäalueeseen kohdistuvasta toimenpiteestä ennen siihen ryhtymistä. Nykyisin voimassa olevan lain mukaisesti radanpitäjä voi määrätä kasvillisuuden taikka rakennuksen, rakennelman tai laitteen poistettavaksi tai siirrettäväksi vain, jos niistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle. Ratalakiin ehdotettu oikeus sijoittaa muun muassa opastimia toisen kiinteistön alueelle vastaa maankäyttö- ja rakennuslain ja maantielain vastaavia määräyksiä ja tulisi melko harvoin käyttöön, koska maasto-olosuhteista riippuen pääsääntöisesti laitteet ja rakennelmat mahtuvat rautatiealueelle.

Maantielain 31 §:ään ehdotetaan muutosta, jonka mukaan Liikennevirasto voisi pidentää yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Vastavasti ratalain 26 §:ään esitetään muutosta, jonka mukaan Liikennevirasto voisi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa voimassaolevassa laissa säädetyn neljän vuoden lisäksi vielä yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Maantielain ja ratalain mukaiset yleis- ja tie- tai ratasuunnitelmat ovat tie- ja ratahankkeiden toteuttamiseen tähtäviä suunnitelmia, joita niistä johtuvien maankäyttövaikutusten vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista pitää voimassa epämääräisen pitkää aikaa. Suunnitelmien voimassaoloajoilla on merkitystä myös arvioitaessa suunnitelmassa osoitetun alueen kiinteistön omistajan omaisuudensuojaa, Yleissuunnitelmasta seuraava ehdollinen rakentamisrajoitus sen kattamalle alueelle. Ratasuunnitelmasta puolestaan aiheutuu vastaavat rakentamis- ja toimenpiderajoitukset kuin on voimassa suoja- ja näkemäalueilla. Suunnitelmien voimassaoloajan pidentäminen pidentää siten myös kiinteistön omistajaan kohdistuvaa rajoitusta omaisuutensa käyttämiseen. Tällaisten rajoitusten jatkamiselle ilman konkreettisiin toimiin ryhtymistä olisi esityksen mukaan oltava aina erityinen syy. Pidentämisen tulee lisäksi perustua aina tapauskohtaiseen harkintaan ja tien ja radan suunnittelun yleisten edellytysten sekä sisältövaatimusten täyttymiseen, joita koskeviin lainkohtiin säännöksissä viitattaisiin. Liikenneviraston suunnitelman pidentämistä koskevaan päätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla. Esitettyjä lisäyksiä mahdollisuuden pidentää maantielain mukaisen yleissuunnitelmien ja ratalain mukaisten ratasuunnitelmien voimassaoloaikoja ei kuitenkaan sovellettaisi taannehtivasti nykyisen lain nojalla hyväksytyihin ja siis maantielain 27 §:n tai ratalain 22 §:n mukaisessa vuorovaikutuksessa valmisteltuihin suunnitelmiin. Ne, joita asia koskee, eivät ole tuossa vuorovaikutuksessa voineet varautua siihen, että suunnitelmat voisivat olla voimassa pidempään kuin silloinen laki salli.

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Maantielain ja ratalain muutoksenhakusäännöksiä esitetään muutettavaksi niin, että valituslupajärjestelmä laajennetaan koskemaan myös yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä koskevia asioita. Valituslupajärjestelmä koskisi muutoksen jälkeen kaikkia maantie-

HE 49/2016 vp

lain ja ratalain mukaisia asioita. Uusi sääntely ei rajoittaisi oikeutta saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva asia riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi, sillä valitusoikeutta hallinto-oikeuteen ei rajoitettaisi. Esitettävä rajoitus kohdistuu jatkovalitusoikeuteen.

Arvioitaessa valitusluvan käyttöä hallintolainkäytössä oikeusturvaperusoikeuden rajoituksena on suhteellisuusperiaatteen kannalta merkitystä muun muassa asian merkittävyydellä ja laadulla (PeVL 35/2009 vp, s. 3 ja siinä olevat lausunnot). Maantie- ja ratalakien mukaisten suunnitelmien hyväksymistä koskevat asiat ovat sinänsä asianosaisten kannalta keskeisiä. Teitä ja ratoja koskevalla suunnittelulla on tärkeitä yhteiskunnallisia intressejä, joita on pidettävä perustuslain kannalta hyväksyttävänä. Suunnitelmissa edistetään osaltaan yhteiskunnan liikku- mis- ja kuljetustarpeita palvelevan toimivan, turvallisen ja kestävästä kehitystä edistävän liikennejärjestelmän kehittämistä. Valituslupamenettely saattaa vähentää korkeimpaan hallinto-oikeuteen käsiteltäviksi tulevien asioiden määrää ja merkitä valituslupamenettelyn piiriin kuuluvien asioiden vireilläolon kokonaisajan lyhentymistä. Tätä joutuisan käsittelyn edistämistar- koitusta puoltaa perustuslain 21 §:n 1 momentissa säädetty oikeus saada asia käsiteltyksi ilman aiheutonta viivytystä (PeVL 33/2008 vp s. 2).

Perustuslakivaliokunnan mukaan valituslupajärjestelmän soveltumiseen vaikuttaa se, turvaa- vako korkeinta hallinto-oikeutta edeltävät muutoksenhakujärjestelyt asian laadun ja merkittä- vyyden edellyttämät oikeusturvatakeet (ks. esim. PeVL 32/2012 vp). Valiokunta on todennut, että lisäksi on merkitystä sillä, riittääkö korkeimman hallinto-oikeuden velvollisuus tai mah- dollisuus valitusluvan myöntämisen myöntämiseen laissa säädettyjen perusteiden täytyessä turvaamaan oikeusturvan saatavuuden kyseisessä asiaryhmässä (PeVL 55/2014 vp). Perustus- lakivaliokunta on pitänyt harkinnan varaisia päätöksiä sellaisina, joissa oikeusturvan takeiden kannalta riittävänä voidaan pitää, että korkeimman hallinto-oikeuden on myönnettävä valitus- lupa, jos siihen on jokin hallintolainkäyttölain 13 §:n 2 momentissa määritelty peruste (PeVL 15/2011 vp s. 5). Myös maantielain ja ratalain mukaisia suunnitelmia koskevat hyväksymis- päätöksiä on pidettävä sellaisina osin harkinnanvaraisina päätöksinä, joissa oikeusturvan ta- keet tulevat riittävästi turvatuiksi hallintolainkäyttölain yleisen valituslupaperusteita koskevan sääntelyn kautta.

Ehdotettuja lakeja on pidettävä sananvapauden, omaisuuden suojan ja jatkovalitusoikeuden ra- joitusten osalta täsmällisinä ja tarkkarajaisina ja niiden on katsottava muutenkin täyttävän pe- rusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset, kuten vaatimukset rajoitusten hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotukset voidaan käsitel- lä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 100 §,
muutetaan 10, 11, 17, 23, 24, 31, 32, 34, 36–38, 40, 42, ja 44 §, 45 §:n otsikko, 46, 52, 56,
63, 67, 74, 80, 83, 84, 89–91, 95, 101, 103, 105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 11 §
laeissa 1242/2009 ja 446/2012, 17, 31, 52, 101 ja 107 § osaksi laissa 1242/2009, 42 § laissa
328/2013 ja 105 § laissa 999/2015, sekä
lisätään 22 §:ään uusi 3 momentti, lakiin uusi 32 a, 42 a, 42 b, 52 a, 52 b, 53 a ja 56 a §,
73 §:ään uusi 2 momentti sekä lakiin uusi 95 a ja 99 a § seuraavasti:

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 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.

HE 49/2016 vp

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.

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.

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 maakunnan liiton kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

23 §

Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet

Tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos maantien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyössä irrotettavien maa-ainesten pysyvään tai tilapäiseen sijoittamiseen taikka alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

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 liittämisalueen 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.

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 voimassaoloaika enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädettyllä 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 määräaika enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaika voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin 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.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

HE 49/2016 vp

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitoviranomainen voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitettussa 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.

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, 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 (358/1962) tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitettun 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.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitettun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitoviranomainen 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 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. 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 tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle.

HE 49/2016 vp

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitoviranomainen 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 tienpitoviranomainen voi myöntää runkotielen 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 tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole 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 uhkasakkoissa (1113/1990) säädetään.

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.

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

kin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitettut 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 johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin tienpitoviranomaisen lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita 52 a §:ssä tarkoitettun 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 sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle on tehtävä 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 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 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

HE 49/2016 vp

4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamis- ja yhteiskäyttölaissa (/20) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

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 tienpitotyö, 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.

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. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

46 §

Rakennelmat ja laitteet sekä toimenpiderajoitukset tiealueen ulkopuolella

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle.

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle.

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 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 a §

Poikkeukset ilmoitusvelvollisuudesta

Edellä 52 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta niihin rinnastettavaa tilaisuutta taikka yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevaa tilapäistä ilmoittelua. Näitä koskevat ilmoitukset saa asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen asianomaista tilaisuutta, ja ne on poistettava viikon kuluessa siitä, kun tilaisuus on pidetty. Ilmoitusvelvollisuus ei koske myöskään rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua tai mainontaa, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita.

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.

53 a §

Radat maantietoimituksessa

Edellä 32 a §:n mukaisessa tiesuunnitelmassa osoitetut muutokset rautatiehen käsitellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa. Maantie- ja rautatietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Rautatietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin ratalain (110/2007) 5 luvussa.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätyn 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 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 määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettu 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. Tällöin 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 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 tienpitoviranomaisen määrämänä 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.

63 §

Tilusjärjestely

Maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin maantietoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain 67 §:n 4 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos maantietoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, tämän lain 64–67 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös maantienä lakkautettua tai lakkaavaa tietä tai tienosaa.

Tilusvaihtoon ja alueen siirtämiseen maantietoimituksessa sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 64–66 §:stä muuta johdu.

67 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos maantien aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen tai 44 ja 45 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jos maantien rakentamisesta muutoin aiheutuu kiinteistön tai sen osan käyttämiselle huomattavaa vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus korvauksen sijasta vaatia tienpitäjää lunastamaan kiinteistö tai sen osa. Tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos tässä momentissa tarkoitettu haitan- tai vahingonkorvaus olisi huomattavan suuri kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa tienpitäjälle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset maantiestä kiinteistölle tai sen osalle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka uuden kulkuyhteyden järjestämiseksi maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Tiesuunnitelmasta tulee tällöin käydä ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 tai 2 momentin nojalla, muodostetaan yksi tai useampi teialueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Mitä 1 momentissa säädetään tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai käyttämisestä kiinteistölle aiheutuvan vahingon tai haitan korvaamisesta, koskee myös maantieliikenteestä yksityiselle tielle sen käyttämisestä tilapäisenä kulkutienä aiheutuvien vahinkojen tai haittojen korvaamista tieosakkaille tai tiekunnalle, milloin sellainen on tielle perustettu.

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 tienpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrätyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

84 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1062/2010) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin, jos tähän on erityisiä syitä.

HE 49/2016 vp

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantiekksi siirtyy tiekunnan tai tieosakkaiden tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

89 §

Maantien lakkauttaminen

Jos maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, se voidaan lakkauttaa. Tie lakkaa olemasta maantie sen kalenterivuoden päättyessä, jolloin lakkauttamista koskevan tiesuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman. Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

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 pysyy voimassa tienpitoviranomaisen myöntämän luvan tai tienpitoviranomaiselle 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 tienpitoviranomaisen lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitetulla 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 tar-

HE 49/2016 vp

koituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

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 osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Tienpitäjän omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin tienpitoviranomaisen 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, Liikennevirastolla on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

99 a §

Maksut

Tienpitoviranomaisen tämän lain nojalla myöntämästä luvasta ja ilmoituksen johdosta tehdystä päätöksestä peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

101 §

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 uhkasakkolaissa 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 tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, poliisin on annettava tienpitoviranomaisen pyynnöstä virka-apua.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

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.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

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 hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitoviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a §:ssä, 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan sii-

hen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tie-alue, 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.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa toisin määrätä.

Päätöksessä, jonka tienpitoviranomainen 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, kieltäminen tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee tienpitoviranomaisen 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 tarpeeton. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipäivästä, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

Tämän lain voimaan tullessa liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat maantien lakauttamista koskevat tiesuunnitelmat sekä tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen määräajan pidentämistä koskevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Yleis- ja tiesuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tätä lakia sovelletaan niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa maantietoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen toimituksessa ratkaistaviksi.

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnettyt poikkeukset ulkomainosten asettamiskiellosta ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2019, jollei poikkeuksen myöntämispäätöksessä ole määrätty lyhyempää voimassaoloaikaa. Mainoksen tai ilmoituksen asettajan on ennen voimassaoloajan päättymistä tehtävä 52 §:ssä tarkoitettu ilmoitus taikka poistettava mainos tai ilmoitus. Jos mainosta tai ilmoitusta ei ole määräaikaan mennessä poistettu eikä siitä ole tehty 52 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta, tienpitoviranomainen voi poistaa mainoksen tai ilmoituksen.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat hakemukset poiketa ulkomainosten asettamiskielosta käsitellään 52 §:ssä tarkoitettuina ilmoituksina.

2.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 17, 34, 86 § ja 96 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 17 ja 34 § osaksi laissa 1243/2009 ja 96 §:n 2 momentti laissa 1243/2009,
muutetaan 2, 3, 7, 10, 16, 18, 19, 26, 29, 37–41, 46–48, 57, 65, 70, 74, 80, 83, 87, 89, 90, 92, 94 ja 95 §, sellaisina kuin niistä ovat 3, 7, 10, 26, 47, 83, 92 ja 94 § osaksi laissa 1243/2009, 74, 80, 87 ja 95 § laissa 1243/2009 sekä 92 § laissa 1001/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 25 a ja 25 b §, uusi 2 a luku, lakiin uusi 42 a §, 43 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1243/2009, uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 43 a, 43 b, 46 a, 85 a, 88 a ja 89 a § seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asi-anosaisten oikeusasemasta radanpitoon liittyvissä asioissa sekä yksityisraiteista 2 ja 3 momentissa säädetyn rajoituksin.

Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella. Tällaisella alueella rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti eikä rautatie aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle.

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

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;

2) *rautatiealueella* aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;

3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;

4) *näkemäalueella* tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;

5) *liitännäisalueella* radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen otto- tai sijoittamispaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;

6) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä;

7) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;

8) *rakentamisella* uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien parantamista;

9) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä;

a) *TEN -verkolla* niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) *tiellä* yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, maantielaissa (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja;

12) *tienpitäjällä* yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpitoviranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana;

13) *liikenteenohjauslaitteella* liikennevaloja, liikennemerkkejä, sulku- ja varoituslaitteita sekä tiemerkintöjä.

Kiinteistöön rinnastetaan tätä lakia sovellettaessa määräala ja kiinteistöjen yhteinen alue.

7 §

Radanpitoviranomainen, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset

Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua rataverkon radanpidon kustannuksiin Liikenneviraston kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos radanpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tarve edellyttää tai jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä taikka jos osallistumiseen on muu erityinen syy.

Yksityisraiteen radanpitäjänä toimii rautatien omistaja tai se, jonka hallinnassa rautatie on. Yksityisraiteen omistaja tai haltija vastaa yksityisraiteen radanpidon kustannuksista.

Rataverkkoa kunnossapidetään ja rakennetaan sekä muista radanpitoon kuuluvista toimista huolehditaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Radanpidon muusta rahoituksesta säädetään erikseen.

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

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 muu-

tettavana 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 rakentamisesta 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 ympäristökeskusten 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 kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeusvälittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

16 §

Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet

Ratasuunnitelmassa osoitetaan liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet. Jos radan rakentamisen ajaksi on tarpeen perustaa oikeus maa-aineksen ottamiseen rajoitettuun määrään, työssä irrotettavien maa-ainesten tilapäiseen tai pysyvään sijoittamiseen tai alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tämä osoittaa ratasuunnitelmassa.

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Tie- ja rautatieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja rautatieliikenteen tehostamiseksi voidaan ratasuunnitelmassa osoittaa tasoristeys poistettavaksi tai tasoristeysjärjestelmäksi järjesteltäväksi sekä osoittaa tasoristeykselle käyttörajoituksia tai tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Jos ratasuunnitelmassa osoitetaan tasoristeys poistettavaksi, on uuden kulkuyhteyden järjestäminen osoitettava ratasuunnitelmassa. Radanpitäjä tekee tarvittavan uuden tien ja tasoristeuksen tai hankkii oikeuden ennestään olevaan tiehen.

Radanpitäjä voi poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi osoitetun yksityisen tien tasoristeuksen, kun hyväksytyt ja suunnitelman mukainen korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Radanpitäjä poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeuksen, kun hyväksytyt korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpito päätös tehty. Jos kyseistä tasoristeystä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee radanpitäjän ilmoittaa tasoristeuksen poistamisesta etukäteen kuuluttamalla.

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, radanpitäjä voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeykseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätty velvoitensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tie-

HE 49/2016 vp

liikennelain (267/1981) 51 §:n 2 momentin estämättä asettaa tielle tasoristeyksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeyksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota radanpitäjän on haettava päätöksen annettuaan.

19 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

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

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa 20 §:n 2 momentissa tarkoitettujen tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman laadinnasta ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä.

25 b §

Maantiet rautatien suunnittelussa

Rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

26 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Liikennevirasto voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaika enintään neljällä vuodella. Voimassaoloaika voidaan jatkaa vain, jos 10 ja 12 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Ratasuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 9 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu ratasuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Liikennevirasto voi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaika enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaika voidaan pidentää vain, jos ratasuunnitelma edelleen täyttää 10 ja 15 §:ssä säädetty edellytykset. Ratatyö katsotaan alkaneeksi, kun rautatien tarkoituksiin tarvittava alue on otettu radanpitäjän haltuun 46 §:n mukaisesti.

2 a luku

Tasoristeyslupa, tasoristeuksen rakentaminen ja kunnossapito sekä ylityslupa

28 a §

Lupa tasoristeuksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeuksen saa rakentaa vain TEN -verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Erityisistä syistä saa uuden tasoristeuksen rakentaa TEN -verkon sellaiselle rataosalle, jolla radan suurin sallittu nopeus on pysyvästi enintään 50 kilometriä tunnissa. TEN -verkolla olevan tasoristeuksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeuksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuun tasoristeuksen 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 tasoristeuksen turvallisuus varmistetaan turvalaitteilla tai muilla järjestelyillä. Lupaa ei tarvita, jos tasoristeys sisältyy maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

Jos tasoristeuksen 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 tasoristeuksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tilapäiseen tasoristeukseen sovelletaan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen tasoristeuksen rakentamista, uudenlaista käyttöä, kunnossapitoa ja poistamista sekä tasoristeukseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeusluvan myöntämistä radanpitäjän on kuultava niitä rautatieliikenteen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 b §

Tasoristeuksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito

Tienpitäjän on rakennettava ja pidettävä kunnossa tasoristeukseen johtava tienosa lupapäätöksen mukaisesti ja sillä tavoin, ettei se vaaranna tie- tai rautatieliikenteen turvallisuutta taikka aiheuta haittaa radan kunnossapidolle. Tienpitäjän on kustannuksellaan rakennettava tasoristeys ja tasoristeuksen käytön päätyttyä vastaavasti poistettava tasoristeys. Tasoristeuksen kannen kunnossapidosta säädetään 89 §:n 1 momentissa.

Tienpitäjä on velvollinen kustannuksellaan poistamaan tai vähentämään tasoristeuksen merkittävästi lisääntyneestä tai muuttuneesta käytöstä liikenteelle aiheutuvan vaaran tai radanpidolle aiheutuvan haitan muuttamalla tietä tai tekemällä risteysjärjestelyjä.

Jos tienpitäjä laiminlyö 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella taikka keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkoissa (1113/1990) säädetään.

HE 49/2016 vp

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 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 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.

28 d §

Tasoristeysluvan ja ylitysluvan peruuttaminen

Radanpitäjä voi päätöksellään peruuttaa myöntämänsä luvan, jos:

- 1) tasoristeystä tai sille johtavaa tienosaa ei rakenneta tai pidetä kunnossa 28 b §:ssä säädettyllä tavalla eikä puutetta tai laiminlyöntiä korjata radanpitäjän asettamassa määräajassa; tai
- 2) tienpitäjä laiminlyö 28 a §:n 3 momentin mukaisen velvollisuutensa hakea tasoristeyksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttavaa radanpitäjän lupaa radanpitäjän kehotuksesta huolimatta.

29 §

Kunnossapito

Rautatie on pidettävä luokitustaan vastaavassa ja verkkoselostuksen mukaisessa sekä turvalisessa kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, radan liikenteellinen merkitys, alueen sijainti sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Rautatien kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden sekä tie- ja rautatieliikenteen turvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

37 §

Rautatien suoja-alue

Rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-aluetta ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi.

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

HE 49/2016 vp

38 §

Rautatien näkemäalue

Rautatien näkemäalue käsittää tasoristeyksessä olevan alueen, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi.

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

Rautatien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään maantielain 45 §:ssä.

39 §

Toimenpiderajoitukset

Rautatien suoja- ja näkemäalueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

40 §

Poikkeamisvalta

Radanpitäjä voi myöntää poikkeuksen 37 - 39 §:ssä säädetyistä kielloista ja rajoituksista, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus eivät vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Mitä 37 ja 38 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos mainituissa pykälissä tarkoitettu kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeutta on mainituissa pykälissä säädetyllä tavalla rajoitettu.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, radanpitäjä voi määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 37 ja 38 §:ssä sekä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

42 a §

Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen

Kiinteistön tai alueen omistajan ja haltijan tulee sallia kiinteistölle tai alueelle sijoitettavaksi turvalaitteita, opastimia, opasteita ja merkkejä sekä vähäisiä rautatierakenteen osia. Näiden sijoittamiseen sovelletaan, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ssä säädetään.

Jos sijoittamisesta aiheutuvista korvauksista ei sovita, ne käsitellään ja ratkaistaan ratatoimituksessa.

43 §

Ratatoimitus

Jos rautatien kunnossapito tai parantaminen on muuttanut rautatiealueen ulottuvuutta, eikä muutoksia ole käsitelty kiinteistötoimituksessa, voidaan niiden selvittämiseksi suorittaa ratatoimitus ilman, ratasuunnitelmaa. Tällainen toimitus voi koskea vain sellaisia rautatiealueen muutoksia, jotka ovat tapahtuneet ennen vuotta 2007. Toimituksen hakijana voi olla radanpitäjä tai kiinteistönomistaja, jonka aluetta muutos koskee. Jos muutosten johdosta rautatiealue on leventynyt yli sille aikaisemmin määrätyn rajan, määrätään tässä toimituksessa rautatiealueelle uusi raja tarvittaessa radanpitäjän osoituksen mukaan ja syntynyt lisäalue siirtyy radanpitäjän omistukseen toimituksen saatua lainvoiman. Toimituksessa käsitellään korvaukset rautatiealueen leventymisen tai muun muuttumisen johdosta aiheutuneista menetyksistä sekä muut tarpeelliset asiat. Korke korvauksille lasketaan jäljempänä 69 §:ssä säädetyn mukaisesti ratatoimituksen päättymisajankohdasta lukien ja korvauksen arvohetki määräytyy jäljempänä 67 §:n mukaisesti.

43 a §

Puhevallasta ratatoimituksessa

Mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä ratatoimituksen tai yksityistietoimituksen hakijana ja puhevallan käyttäjänä ratatoimituksessa, koskee toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta rataverkkoa koskevissa asioissa.

43 b §

Maantiet ratatoimituksessa

Edellä 25 b §:n mukaisessa ratasuunnitelmassa osoitetut muutokset maantiehen käsitellään ja ratkaistaan ratatoimituksessa. Rautatie- ja maantietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Maantietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin maantielain 5 luvussa.

46 §

Haltuunotto

Ratasuunnitelmassa osoitettu rautatiealue, tiealue ja muut radanpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättävänä ajankohtana. Ratasuunnitelmassa osoitetut yksityistä tietä varten tarvittavat alueet otetaan radanpitäjän haltuun tien tekemisen ajaksi. Haltuun otettaessa radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain radanpitäjän osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu asunnon menetys, toimeentulon huonontuminen elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutumisen vuoksi taikka muu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, lunastustoimikunta voi asianosaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkorvaus tai ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 14 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa radan parantamisissa voi haltuunotto tapahtua suostumuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee radanpitäjän kuitenkin viipymättä hakea ratatoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, radanpitäjän on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja rakentamistyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä radanpitäjä poistaa omaisuuden. Tällöin radanpitäjän on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos radanpitäjän käyttöön luovutetulta tai luovutettavalta 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.

46 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 46 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan tienpitäjälle radanpitäjän määräämänä ajankohtana sen jälkeen kun tieosakkaista ja tien kunnossapidon jakautumisesta osakkaiden kesken on ratatoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä ratatoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

47 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde ratasuunnitelman tai 14 §:n 2 momentissa tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella tarvittaessa radanpitäjän osoituksen mukaan. Ratasuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy.

Rautatiealueeksi vahvistettu alue siirtyy radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

HE 49/2016 vp

Rautatiealueesta, joka on tullut radanpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö. Tällainen alue voidaan radanpitäjän suostumuksella liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Yksityisraiteen omistajalle muodostetaan muu kiinteistö.

48 §

Käyttöoikeuden perustaminen

Jos rautatie rakennetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle tai padolle taikka sellaiselle alueelle, joka asemakaavassa on osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 3 momentissa tarkoitettuna rautatien liikennealueen sijasta ensisijaisesti muihin käyttötarkoituksiin, perustetaan radanpitäjälle omistusoikeuden sijasta rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus siten kuin ratasuunnitelmassa määrätään. Jos rautatie rakennetaan sellaisen lunastusyksikön alueelle, joka ei ole radanpitäjän omistuksessa ja jota edelleen käytetään siihen tarkoitukseen, jota varten se on lunastettu, perustetaan radanpitäjälle rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus.

Radanpitäjälle syntyy liitännäisalueeseen sen käyttötarkoitusta vastaava käyttöoikeus lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

57 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos rautatiealueen aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen, tieoikeuksiin liittyvien muutosten, 37 tai 38 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jos rautatien rakentamisesta muutoin aiheutuu kiinteistön tai sen osan käyttämiselle huomattavaa vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus vaatia korvauksen sijasta radanpitäjää lunastamaan kiinteistö tai sen osa. Radanpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos haitan- tai vahingonkorvaus olisi huomattavan suuri kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa radanpitäjälle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset radasta kiinteistölle tai sen osalle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka uuden kulkuyhteyden järjestämiseksi rautatien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Ratasuunnitelmasta tulee tällöin käydä ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 tai 2 momentin nojalla, voidaan muodostaa yksi tai useampi rautatiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

65 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus

Jos rautatiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvaus radanpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta mene-

HE 49/2016 vp

tyksestään, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muulloin kuin ratatoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta ratatoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, korvausasia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua ratatoimitusta voi hakea joko radanpitäjä tai korvausta vaativa.

70 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Jos radanpitäjä valittaa ratatoimituksessa määräytyistä korvauksista, saadaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. Tallettamiseen sovelletaan muutoin, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.

74 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen Liikennevirastolta. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1062/2010) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisin, jos tähän on erityisiä syitä.

80 §

Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lakkauttamisen yhteydessä

Liikennevirasto luovuttaa 78 tai 79 §:ssä tarkoitetun päätöksen perusteella rautatiealueen, jollei alueen säilyminen viraston hallinnassa ole perusteltua. Alueiden luovutuksessa menettelään siten kuin oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

Rautatien lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa voidaan päättää luopua rautatiealueesta korvauksetta, jos alueella on vähäinen arvo tai merkitys. Rautatiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteen tai raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Rajaa saadaan entisellä rautatiealueella rajankäynnissä oikoa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöä toiseen. Rautatiealue siirtyy kuitenkin kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan.

Kun rautatie on lakkautettu eikä rautatiealuetta ole määrätty käytettäväksi muihin radanpidon tarpeisiin taikka kun Liikennevirasto lakkauttaa rautatiealueen käyttämisen muihin tarpeisiin, lakkaa siihen kohdistunut 48 §:n 1 momentin mukainen käyttöoikeus.

Ratasuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

HE 49/2016 vp

83 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Radanpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, jos sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut käyttöoikeus. Radanpitäjän on haettava viipymättä ratatoimitusta, kun liitännäisalue on lakkautettu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekulle hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, hyödynsaaja on velvollinen korvaamaan radanpitäjälle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava 1 momentin mukaisessa ratatoimituksessa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään liitännäisalueesta, sovelletaan myös sellaiseen tämän lain mukaiseen liitännäisalueeseen verrattavaan alueeseen, johon radanpitäjä on lunastamalla saanut käyttöoikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

85 a §

Rautatiealueen osien luovuttaminen

Liikenneviraston oikeuteen luovuttaa radanpitoon tarpeetonta rautatiealuetta muulloin kuin rautatien lakkauttamisen yhteydessä sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa säädetään.

87 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, täyttämään velvollisuutensa. Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos kiireellinen toimenpide on tarpeen liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi taikka jos kysymys on rautatiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, Liikenteen turvallisuusvirastolla ja Liikennevirastolla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos joku estää Liikenteen turvallisuusvirastoa tai Liikennevirastoa toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyötä, poliisin on annettava Liikenteen turvallisuusviraston tai Liikenneviraston pyynnöstä virka-apua.

88 a §

Maksut

Radanpitoviranomaisen tämän lain nojalla myöntämästä luvasta peritään valtion maksupöytäkirjoissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

89 §

Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito

Radanpitäjä pitää kunnossa tien ja rautatien tasoristeyksen sen kannen leveydeltä. Tienpitäjä vastaa tien talvikunnossapidosta.

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat liikennevalot, sulkua- ja varoituslaitteet sekä tasoristeystä osoittavat liikennemerkkit, jollei kustannusvastuusta toisin sovita. Tienpitäjän ja radanpitäjän yhteisestä sopimuksesta radanpitäjä voi asettaa myös pakollista pysähtymistä osoittavat liikennemerkkit.

Kun uusi tie rakennetaan tienpitäjän aloitteesta rautatiealueelle, tienpitäjä huolehtii kustannuksellaan liikennevalojen, sulkua- ja varoituslaitteiden sekä liikennemerkkien asettamisesta.

Tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatien tasoristeyksestä varoittavat liikennemerkkit sekä tasoristeyksen lähestymismerkkit.

Tien ja rautatien risteyssiltojen kunnossapidosta vastaa se väylänpitäjä, jonka vastuulla oleva väylä ylittää toisen väylän, jollei toisin sovita. Tien ja rautatien yhteisten siltojen kunnossapidosta osapuolet sopivat keskenään.

Edellä 2-4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvita tie-liikennelain 51 §:n 2 momentin mukaista kunnan suostumusta.

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

Rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

90 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi radanpitäjän 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 nähtävänä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

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 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.

94 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa määrää.

Päätöksessä, jonka radanpitäjä antaa 18 §:n 4 momentin tai 41 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

95 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia 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 tarpeetonta. Tiedoksisääntöä katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkaisun jälkeen, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tämän lain voimaan tullessa liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat ratasuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevat asiat sekä Liikennevirastossa vireillä olevat 89 a §:ssä tarkoitetut vahingonkorvausasiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Yleis- ja ratasuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tätä lakia sovelletaan niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa ratatoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen toimituksessa ratkaistaviksi. Tämän lain 43 a §:ää sovelletaan kuitenkin vain niihin rata- ja yksityistietoimituksiin, joita koskeva hakemus tehdään tämän lain voimaantulon jälkeen.

Tätä lakia sovelletaan myös tämän lain voimaantullessa Liikennevirastossa vireillä oleviin tase- ja tase- ja tase-lupaa ja 28 c §:ssä tarkoitettua radanyhteyksilupaa koskeviin hakemuksiin.

3.

Laki

tieliikennelain 51 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 51 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 117/1992 ja 1291/2009 seuraavasti:

51 §

Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen

Liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Muulle kuin 1 momentissa tarkoitettulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen.

Taajamaa osoittavan liikennemerkin käyttämisestä päättää kunta kuultuaan maanteiden osalta tienpitoviranomaista. Sanotun liikennemerkin asettaa maantielle tienpitoviranomainen, muulle tielle kunta.

Muuten kuin uusi tie tienpitäjän aloitteesta rakennettaessa, radanpitäjä asettaa rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat liikennevalot, sulkua- ja varoituslaitteet sekä tasoristeystä osoittavat liikennemerkit. Tienpitäjän ja radanpitäjän yhteisestä sopimuksesta radanpitäjä voi asettaa myös pakollista pysähtymistä osoittavat liikennemerkit.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

4.

Laki

maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 86 a §, sellaisena kuin se on laissa 504/2005 seuraavasti:

86 a §

Maantien muuttaminen kaduksi

Asemakaavassa kaduksi osoitettu maantie muuttuu kadunpitopäätöksellä kaduksi. Maantie lakkaa, kun kadunpitopäätös on tehty.

Asemakaavassa muuksi kuin kaduksi osoitettu maantie lakkaa, kun sen liikennettä välittämään tarkoitettun kadun rakentamista tai parantamista koskeva kadunpitopäätös on tehty.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettut kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja kaiverkon toteutuminen.

Maantien lakatessa 1 ja 2 momentin perusteella lakkaa samalla tienpitäjän oikeus maantien tiealueeseen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 7 päivänä huhtikuuta 2016

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

1.

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 100 §,
muutetaan 10, 11, 17, 23, 24, 31, 32, 34, 36–38, 40, 42, ja 44 §, 45 §:n otsikko, 46, 52, 56,
63, 67, 74, 80, 83, 84, 89–91, 95, 101, 103, 105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 11 §
laeissa 1242/2009 ja 446/2012, 17, 31, 52, 101 ja 107 § osaksi laissa 1242/2009, 42 § laissa
328/2013 ja 105 § laissa 999/2015, sekä
lisätään 22 §:ään uusi 3 momentti, lakiin uusi 32 a, 42 a, 42 b, 52 a, 52 b, 53 a ja 56 a §,
73 §:ään uusi 2 momentti sekä lakiin uusi 95 a ja 99 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen taikka tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää, voi muukin kuin tienpitäjä sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Ehdotus

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. *Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuviranomaisena.*

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena 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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

11 §

Tienpitoviranomainen

Tienpitoviranomaisena toimii toimivaltainen 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.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY (*tieturvallisuusdirektiivi*) 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.

2 luku

Maantien suunnittelu

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 ei

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.

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.

2 luku

Maantien suunnittelu

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

Voimassa oleva laki

saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. *Tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.*

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 maakunnan liiton kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

Ehdotus

tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma 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 maakunnan liiton kanssa.

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Tiesuunnitelmassa voidaan jäljempänä 45 §:n 1 momentissa tarkoitettu näkemäalue osoittaa tiealueeksi, jos liikenneturvallisuuden katsotaan sitä merkittävästi vaativan.

23 §

Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet

Tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos maantien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyössä irrotettavien maa-ainesten läjittämiseen taikka alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus tienpitoa varten tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen,

23 §

Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet

Tiesuunnitelmasta tulee käydä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos maantien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyössä irrotettavien maa-ainesten *pysyvään tai tilapäiseen sijoittamiseen* taikka alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus *työssä tarvittavan* yksityisen tien käyttöön tai

Voimassa oleva laki

voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

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 ojaan tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä määrättävä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojasta on muutoin voimassa, mitä vesilaissa (264/1961) säädetään ojituksesta.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Ehdotus

tekemiseen, voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

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.

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, jos 17 ja 19 §:ssä säädetyt edellytykset edelleen täyttyvät.* Tiesuunnitelman

Voimassa oleva laki

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 aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Liikennevirasto voi pidentää määräaikaan enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä liikenne- ja viestintäministeriö sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta

Tienpitöviranomaisen tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitöviranomaisen voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kun-

Ehdotus

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 määräaikaan enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. *Määräaikaan 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

Liikenneviraston tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitöviranomaisen voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kun-

Voimassa oleva laki

nossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä.

Tienpitoviranomainen voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy, tienpitoviranomaisella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa mainitun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitoviran-

Ehdotus

nossa. 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.

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, 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 (358/1962) 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.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä tienpitovi-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

omainen 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 mainittuun 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 mainittuun 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 mainittuun tiehen saa tehdä tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle.

Jos maastoliikennelaisissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitoviranomainen 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 momentin perusteella määrättyjä valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnosapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän

ranomainen 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 tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitoviranomaiselle.

Jos maastoliikennelaisissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitoviranomainen 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. *Eri-tyisistä syistä tienpitoviranomainen voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.*

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnosapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän

Voimassa oleva laki

haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan muuttamaan liittymän sellaiseksi, että siitä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. *Jos yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija laiminlyö velvollisuutensa, voi tienpitoviranomainen päättää tehdä mainitut työt siihen velvollisen kustannuksella.*

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden pitäjää maantien ylityskohdan osalta.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä tienpitoviranomainen poistaa kustannuksellaan tie-suunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpitoviranomainen voi *päättää* poistaa kustannuksellaan asemakaavan vastaisen liittymän tai estää sen käytön, jos hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty. Ennen päätöksen tekemistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuulla.

Ehdotus

haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole 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 uhkasakkolaisissa (1113/1990) säädetään.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä tienpitoviranomainen poistaa kustannuksellaan tie-suunnitelmassa 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 kuulla.

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 ohjeiden 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.

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 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 sisälöstä 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.

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle on tehtävä 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 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 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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

§: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 yhteisrakentamis- ja yhteiskäyttölaissa (/20) säädetään Vies-tintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoit-tamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

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 tienpitotyö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

44 §

44 §

*Suoja-alue**Maantien suoja-alue*

Suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Eriytyisestä 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. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Eriytyisestä 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. Tienpitoviranomaisella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

45 §

*Näkemäalue**Maantien näkemäalue*

4 luku

4 luku

Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

46 §

46 §

*Rakennelmat ja laitteet tiealueen ulkopuolel-**Rakennelmat ja laitteet sekä toimenpiderajoi-*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

la

tukset tiealueen ulkopuolella

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aittaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuu-delle tai haittaa tienpidolle.

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aittaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuu-delle tai haittaa tienpidolle.

Maantien suoja- ja näkemäalueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä oji-tusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutok-sesta voi aiheutua vaaraa liikenneturvalli-suudelle tai haittaa tienpidolle.

52 §

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Asemakaava-alueen ulkopuolella sekä asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella liikennealueella on kielletty maantien käyttäjille tarkoitettujen ulkomainosten asettaminen. Tienpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen tästä kiellosta, jos sitä on pidettävä liikenteen opastuksen tai matkailun kannalta tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisena.

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 liikenneturvallisuu-tta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäris-töön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kiello ei koske kokous-, tiedotus-, huvi- tai muuta sellaista tilaisuutta taikka vaaleja tai kansanäänestystä koskevaa ilmoittelua eikä rakennuksessa ja sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua paikalla harjoitettavasta toiminnasta ja siellä myytävistä tuotteista. Tällaisia tilaisuuksia koskevat ilmoitukset ja mainokset saa asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen asianomaista tilaisuutta, ja ne on poistettava viikon kuluessa siitä, kun tilaisuus on pidetty.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun mainoksen tai ilmoituksen asettamisesta on ilmoitettava tienpitoviranomaiselle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen.

Mainos ja ilmoitus on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Ennen mainoksen asettamista koskevan asian ratkaisemista tienpitoviranomaisen on pyydettävä kunnan lausunto, ellei lausunnon pyytäminen ole ilmeisen tarpeetonta. Jos tienpitoviranomainen on muu kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, myös keskukselta on pyydettävä lausunto.

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 il-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

moitetussa 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 a §

Poikkeukset ilmoitusvelvollisuudesta

Edellä 52 §:ssä tarkoitettu ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske kokous-, tiedotus-, huvi-, hää- tai muuta niihin rinnastettavaa tilaisuutta taikka yhteiskunnallista, poliittista tai muuta aatteellista tilaisuutta koskevaa tilapäistä ilmoittelua. Näitä koskevat ilmoitukset saa asettaa paikalleen aikaisintaan kuukautta ennen asianomaista tilaisuutta, ja ne on poistettava viikon kuluessa siitä, kun tilaisuus on pidetty. Ilmoitusvelvollisuus ei koske myöskään rakennuksessa tai sen läheisyydessä tapahtuvaa ilmoittelua tai mainontaa, joka koskee paikalla harjoitettavaa toimintaa tai siellä myytäviä tuotteita.

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.

53 a §

Radat maantietoimituksessa

Edellä 32 a §:n mukaisessa tiesuunnitelmassa osoitetut muutokset rautatiehen käsi-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tellään ja ratkaistaan maantietoimituksessa. Maantie- ja rautatietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Rautatietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin ratalain (110/2007) 5 luvussa.

56 §

56 §

Haltuunotto

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa 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.

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa 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 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 määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettu ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

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 ennakkorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettu ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioiduissa tien parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee tienpitoviranomaisen kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

Edellä 21 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioiduissa 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. Tällöin on tienpitoviranomaisen ennen omaisuuden

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. Tällöin on tienpitoviranomaisen ennen omaisuuden

Voimassa oleva laki

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.

Ehdotus

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.

63 §

Tilusjärjestely

Maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin maantietoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain (554/1995) 68 §:n 2 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos maantietoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, *soveltuvin osin* tämän lain 64–67 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös maantienä lakkautettua tai lakkaavaa tietä tai tie-

63 §

Tilusjärjestely

Maantietoimituksessa on selvitettävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin maantietoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain 67 §:n 4 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos maantietoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, tämän lain 64–67 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös maantienä lakkautettua tai lakkaavaa tietä tai tie-

Voimassa oleva laki

nosaa.

Tilusvaihdosta ja alueen siirtämisestä maantietoimituksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 64–66 §:stä muuta johdu.

67 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos maantien aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen tai 44 ja 45 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan.

Tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos 1 momentissa tarkoitettu haitankorvaus taikka kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 ja 2 momentin nojalla, muodostetaan yksi tai useampi teialueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen *soveltuvin osin*, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

Ehdotus

nosaa.

Tilusvaihtoon ja alueen siirtämiseen maantietoimituksessa sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 64–66 §:stä muuta johdu.

67 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos maantien aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen tai 44 ja 45 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. *Jos maantien rakentamisesta muutoin aiheutuu kiinteistön tai sen osan käyttämiselle huomattavaa vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus korvauksen sijasta vaatia tienpitäjää lunastamaan kiinteistö tai sen osa.* Tienpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos tässä momentissa tarkoitettu haitan- tai vahingonkorvaus olisi huomattavan suuri kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Tiesuunnitelmassa voidaan osoittaa tienpitäjälle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset maantiestä kiinteistölle tai sen osalle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka uuden kulkuyhteyden järjestämiseksi maantien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Tiesuunnitelmasta tulee tällöin käydä ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 tai 2 momentin nojalla, muodostetaan yksi tai useampi teialueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Mitä 1 momentissa säädetään tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai käyttämisestä kiinteistölle aiheutuvan vahingon tai haitan korvaamisesta, koskee myös maantieliikenteestä yksityiselle tielle sen käyttämisestä tilapäisenä kulkutienä aiheutuvien vahinkojen tai haittojen korvaamista tieosakkaille tai tiekunnalle, milloin sellainen on tielle perustettu.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Jollei korvauksesta sovita, on korvausasia 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 tienpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

80 §

Riidanalaisen korvauksen maksaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista ei riidanalaisista osaa korvauksista tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on kuitenkin oikeus saada riidanalainen osa korvauksesta lainvoi-

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 tienpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantietoimituksessa määrättyistä korvauksista voidaan riidanalainen osa korvauksista tallettaa. *Tallettamiseen sovelletaan, mitä lunastuslain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä*

HE 49/2016 vp

Voimassa oleva laki

maisena korvauksen yli menevän määrän ja sille varojen nostopäivästä laskettavan kuuden prosentin koron takaisin maksamisesta asetettavaa tienpitoviranomaisen hyväksymää vakuutta vastaan.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 10 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

84 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin, jos tähän on erityisiä syitä.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantieksi siirtyy tiekunnan tai tieosakkaiden tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

89 §

Maantien lakkauttaminen

Jos maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, se voidaan lakkauttaa. Lakkauttamista koskevassa tiesuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien lakkautettava tie lakkaa olemasta maantie. Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa var-

Ehdotus

70 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunnan tienpitoviranomaisen samalle asianosaiselle maksettavaksi määräämä kokonaissumma ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa.

84 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1062/2010) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin, jos tähän on erityisiä syitä.

Yksityisen tien tai kadun muuttuessa maantieksi siirtyy tiekunnan tai tieosakkaiden tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

89 §

Maantien lakkauttaminen

Jos maantietä ei enää käytetä yleiseen liikenteeseen, se voidaan lakkauttaa. *Tie lakkaa olemasta maantie sen kalenterivuoden päättyessä, jolloin lakkauttamista koskevan tiesuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman.* Kun tie lakkaa maantienä, lakkaa siihen kohdistunut tienpitäjän oikeus.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa var-

Voimassa oleva laki

ten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei tienpitoviranomainen vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai 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.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön sekä asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, kunnan omistukseen.

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

Ehdotus

ten 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 pysyvä 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 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 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

Voimassa oleva laki

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 kiinteistöjoutuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. *Liitännäisalueen lakkauttamista koskevasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä tiesuunnitelmasta säädetään.* 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, on asia ratkaistava maantietoimituksessa.

Ehdotus

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 kiinteistöjoutuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

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 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 vireille muun kuin tienpitoviranomaisen 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, Liikennevirastolla on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

99 a §

Maksut

Tienpitoviranomaisen lain nojalla myöntämästä luvasta ja ilmoituksen johdosta tehdystä päätöksestä peritään valtion maksupöytäkirjoissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

100 §

(kumotaan 100 §)

Rangaistukset

Jos joku

1) rikkoo 24 §:n 1 momentin nojalla annetun määräyksen tai kiellon liittymän tekemisestä tai käyttämisestä taikka 35, 37 tai 42 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon tai määräyksen taikka toimii niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen vastaisesti taikka

2) tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta menettelee 26 §:n 2 momentissa taikka 44–46 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, maantielain säännösten rikkomisesta sakkoon.

101 §

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Hallinnolliset pakkokeinot

Aluehallintovirasto voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Aluehallintovirasto voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, täyttämään velvollisuutensa. Aluehallintovirasto voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoa, teettämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskevaan asiaan sovelletaan, mitä uhkasakko-laissa (1113/1990) 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 tar-

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 uhkasakko-laissa 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 tar-

Voimassa oleva laki

koitetun tutkimustyön suorittaminen, on poliisin annettava tienpitoviranomaisen pyynnöstä virka-apua.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisääntö

Yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi on tienpitoviranomaisen toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365/1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa 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 (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

Tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä, joka koskee yksityisen tien muuttamista maantiekseksi, on tienpitoviranomaisen annettava tieto kunnalle ja 2 momentin mukaista menettelyä noudattaen aloitteen tekijälle tai, jos aloitteen allekirjoittajia on kaksi tai useampia, yhteisessä asiakirjassa ilmoitetulle yhdyshenkilölle, jonka on ilmoitettava tiedoksisaunnista muille allekirjoittajille.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikeusapua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Ehdotus

koitetun tutkimustyön suorittaminen, poliisin on annettava tienpitoviranomaisen pyynnöstä virka-apua.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisääntö

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.

Tiesuunnitelman hyväksymispäätös, joka on merkitykseltään vähäinen, voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

(3 mom. kumotaan)

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikeusapua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Voimassa oleva laki

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikeisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä 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.

Tienpitoviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 40 §:n 2 momentissa, 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, 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.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen

Ehdotus

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Muuhun tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen sekä oikeisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Tienpitoviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a §:ssä, 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.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka *niiden* voimassaoloajan pidentämistä

Voimassa oleva laki

voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitoviranomainen 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, kieltä tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee tienpitoviranomaisen tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeellista.

Ehdotus

koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitoviranomainen 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, kieltä tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee tienpitoviranomaisen 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 tarpeellista. *Tiedoksisääntöä katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipäivästä, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaan tullessa liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat maantien lakkauttamista koskevat tiesuunnitelmat sekä tiesuunnitelman hyväksymispäätöksen määräajan pidentämistä koskevat asiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Yleis- ja tiesuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tätä lakia sovelletaan niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa maantietoimiuksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen toimiuksessa ratkaistaviksi.

Ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyt poikkeukset ulkomainosten asettamiskiellosta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ovat voimassa 31 päivään joulukuuta 2019, jollei poikkeuksen myöntämispäätöksessä ole määrätty lyhyempää voimassaoloaikaa. Mainoksen tai ilmoituksen asettajan on ennen voimassaoloajan päättymistä tehtävä 52 §:ssä tarkoitettu ilmoitus taikka poistettava mainos tai ilmoitus. Jos mainosta tai ilmoitusta ei ole määräaikaan mennessä poistettu eikä siitä ole tehty 52 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta, tienpitoviranomainen voi poistaa mainoksen tai ilmoituksen. Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat hakemukset poiketa ulkomainosten asettamiskiellosta käsitellään 52 §:ssä tarkoitettuina ilmoituksina.

2.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 17, 34, 86 § ja 96 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat osaksi laissa 1243/2009,
muutetaan 2, 3, 7, 10, 16, 18, 19, 26, 29, 37–41, 46–48, 57, 65, 70, 74, 80, 83, 87, 89, 90, 92, 94 ja 95 §, sellaisina kuin niistä ovat 3, 7, 10, 26, 47, 83, 92 ja 94 § osaksi laissa 1243/2009, 74, 80, 87 ja 95 § laissa 1243/2009 sekä 92 § laissa 1001/2015, sekä
lisätään lakiin uusi 25 a ja 25 b §, uusi 2 a luku, lakiin uusi 42 a §, 43 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1243/2009, uusi 4 momentti sekä lakiin uusi 43 a, 43 b, 46 a, 85 a, 88 a ja 89 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta radanpitoon liittyvissä asioissa sekä yksityisraiteista 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella. Tällaisella alueella rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja kunnossapidettävä siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti eikä rautatie aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle.

Yksityisraiteisiin ei sovelleta *tämän lain* 31–34 §:ää. Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

Tässä laissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta radanpitoon liittyvissä asioissa sekä yksityisraiteista 2 ja 3 momentissa säädetyin rajoituksin.

Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella. Tällaisella alueella rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti eikä rautatie aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle.

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

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;

2) *rautatiealueella* aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;

3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;

4) *näkemäalueella* tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;

5) *liitännäisalueella* radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen ottopaikkaa, läjityspaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;

6) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka perustetaan edistämään radan turvallista käyttöä;

7) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;

8) *rakentamisella* uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien parantamista;

9) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) *tiellä* yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, maantielaissa

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rataa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;

2) *rautatiealueella* aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;

3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;

4) *näkemäalueella* tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;

5) *liitännäisalueella* radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen otto- tai sijoittamispaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;

6) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka tarvitaan edistämään radan turvallista käyttöä;

7) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;

8) *rakentamisella* uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien parantamista;

9) *rataverkolla* Liikenneviraston hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä;

a) *TEN -verkolla* niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Liikenneviraston hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) *tiellä* yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, maantielaissa

Voimassa oleva laki

(503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja; *sekä*

12) kiinteistöllä myös määrääalaa ja kiinteistöjen yhteistä aluetta.

7 §

Liikennevirasto, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset

Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa omistamansa rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksiin Liikenneviraston kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos osallistumiseen on erityinen syy.

Yksityisraiteen radanpitäjänä toimii rautatien omistaja tai se, jonka hallinnassa rautatie on. Yksityisraiteen omistaja tai haltija vastaa yksityisraiteen radanpidon kustannuksista.

Rataverkkoa kunnossapidetään ja rakennetaan sekä muista radanpitoon kuuluvista toimista huolehditaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Radanpidon muusta rahoituksesta säädetään erikseen.

Ehdotus

(503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja;

12) **tienpitäjällä** yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettuja tieosakkaita yhteisesti tai tiekuntaa, milloin sellainen on perustettu, tai kiinteistön omistajaa taikka maantielain 11 §:n 1 momentin mukaista tienpitoviranomaista tai kuntaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti kadunpidon järjestämisestä vastaavana;

13) **liikenteenohjauslaitteella** liikennevaloja, liikennemerkkejä, sulku- ja varoituslaitteita sekä tiemerkintöjä.

Kiinteistöön rinnastetaan tätä lakia sovellettaessa määrääla ja kiinteistöjen yhteinen alue.

7 §

Liikennevirasto, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset

Liikennevirasto toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua rataverkon radanpidon kustannuksiin Liikenneviraston kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos radanpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisen kuin yleisen liikenteen tarve edellyttää tai jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä taikka jos osallistumiseen on muu erityinen syy.

Yksityisraiteen radanpitäjänä toimii rautatien omistaja tai se, jonka hallinnassa rautatie on. Yksityisraiteen omistaja tai haltija vastaa yksityisraiteen radanpidon kustannuksista.

Rataverkkoa kunnossapidetään ja rakennetaan sekä muista radanpitoon kuuluvista toimista huolehditaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Radanpidon muusta rahoituksesta säädetään erikseen.

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

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 luku

Rautatien suunnittelu

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 ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sitä puoltavat. *Ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.*

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

2 luku

Rautatien suunnittelu

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 kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeusvälittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.*

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

16 §

Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet

Ratasuunnitelmassa osoitetaan liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos radan rakentamisen ajaksi on tarpeen perustaa oikeus maa-aineksen ottamiseen rajoitettuun määrään, työssä irrotettavien maa-ainesten läjittämiseen tai alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tämä osoittaa ratasuunnitelmassa.

17 §

Tasoristeysten perustaminen ja rautatien ylittäminen

Uuden pysyvän tasoristeuksen saa rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähiliikenteiselle osalle. Runkoverkolla olevan tasoristeuksen paikkaa voidaan siirtää, jos siirrolla voidaan merkittävästi parantaa tasoristeuksen turvallisuutta taikka muusta erityisestä syystä. Tasoristeuksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa.

Lupa uuden tasoristeuksen rakentamiseen voidaan myöntää tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle, jos uuden tasoristeuksen rakentaminen on tarpeen kiinteistöjen välttämätöntä kulkuyhteyttä varten ja tasoristeuksen turvallisuus varmistetaan turvalaittein tai muilla järjestelyillä.

Jos tasoristeuksen käyttö lisääntyy olennaisesti tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on haettava lisäantuvään tai muuttuvaan käyttöön oikeutava radanpitäjän lupa.

Radanpitäjä voi liittää tasoristeuksen rakentamista tai uudenlaista käyttöä koskevaan lupaan rakentamista ja kunnossapitoa koskevia ehtoja.

Työnaikaiselle, tilapäiselle tasoristeykselle voidaan myöntää lupa, jos tasoristeyksestä ei

16 §

Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet

Ratasuunnitelmassa osoitetaan liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos radan rakentamisen ajaksi on tarpeen perustaa oikeus maa-aineksen ottamiseen rajoitettuun määrään, työssä irrotettavien maa-ainesten *tilapäiseen tai pysyvään sijoittamiseen* tai alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tämä osoittaa ratasuunnitelmassa.

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

aiheudu vaaraa liikenneturvallisuuudelle.

Radanpitäjä voi myöntää luvan ylittää rautatie moottorikelkalla lumipeitteen aikana tasoristeyksessä, joka sijaitsee muulta moottorikäyttöiseltä liikenteeltä kuin moottorikelkkojen liikenteeltä suljetulla metsätiellä. Lupa voidaan myöntää runkoverkon ulkopuoliselle vähäliikenteiselle rataosalle korkeintaan viiden vuoden määräajaksi ja vain, jos lupaehdoin voidaan varmistaa, että moottorikelkan käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, häittää radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuuutta.

Poliisi, tullilaitos ja rajavartiolaitos voivat maastossa tapahtuvien valvontatehtävien vuoksi saada radanpitäjältä määräajaksi luvan ylittää rautatietasoristeys moottorikelkalla ja muulla maastoajoneuvolla myös muualla kuin edellä 6 momentissa tarkoitetulla rataosalla luvassa tarkemmin määritellyin ehdoin.

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Liikenneturvallisuuuden parantamiseksi ja rautatieliikenteen tehostamiseksi voidaan ratasuunnitelmassa osoittaa tasoristeys poistettavaksi tai tasoristeyskäyttöä järjesteltäväksi sekä osoittaa tasoristeyskäyttöä käyttörajoituksia tai tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Jos ratasuunnitelmassa osoitetaan tasoristeys poistettavaksi, on uuden kulkuyhteyden järjestäminen osoitettava ratasuunnitelmassa. Radanpitäjä tekee tarvittavan uuden tien ja tasoristeyskäytön tai hankkii oikeuden ennestään olevaan tiehen.

Radanpitäjä voi poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi osoitetun yksityisen tien tasoristeyskäytön, kun hyväksytty ja suunnitelman mukainen korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Radanpitäjä poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeyskäytön, kun hyväksytty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös on tehty.

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Tie- ja rautatieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ja rautatieliikenteen tehostamiseksi voidaan ratasuunnitelmassa osoittaa tasoristeys poistettavaksi tai tasoristeyskäyttöä järjesteltäväksi sekä osoittaa tasoristeyskäyttöä käyttörajoituksia tai tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Jos ratasuunnitelmassa osoitetaan tasoristeys poistettavaksi, on uuden kulkuyhteyden järjestäminen osoitettava ratasuunnitelmassa. Radanpitäjä tekee tarvittavan uuden tien ja tasoristeyskäytön tai hankkii oikeuden ennestään olevaan tiehen.

Radanpitäjä voi poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi osoitetun yksityisen tien tasoristeyskäytön, kun hyväksytty ja suunnitelman mukainen korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Radanpitäjä poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeyskäytön, kun hyväksytty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös tehty. Jos kyseistä tasoristeyskäyttöä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee radanpitäjän ilmoittaa tasoristeyskäytön poistamisesta etukäteen kuuluttamalla.

Voimassa oleva laki

Jos *olemassa olevasta* yksityisen tien tasoristeyksestä aiheutuu välitöntä vaaraa juna- tai liikenneturvallisuudelle, voi radanpitäjä päätöksellään määrätä sen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle. Radanpitäjän on päätöksen annettuaan haettava yksityistietoimitusta, jossa järjestetään tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet ja käsitellään korvauksia koskevat asiat.

19 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

Jos rautatiealueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä mainittava ratasuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojasta on muutoin voimassa, mitä vesilaissa (264/1961) säädetään ojituksesta.

Ehdotus

Jos yksityisen tien *tasoristeyksen käytöstä* aiheutuu välitöntä vaaraa *tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle*, radanpitäjä voi päätöksellään määrätä *tienpitäjän tekemään tasoristeykseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeyks suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle*. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. *Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätyt velvoitteensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (267/1981) 51 §:n 2 momentin estämättä asettaa tielle tasoristeyksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeyksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota radanpitäjän on haettava päätöksen annettuaan.*

19 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

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

25 a §

Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa 20 §:n 2 momentissa tarkoitettun tasoristeyksiä koskevan ratasuunnitelman laadinnasta ja siihen sovelletaan tällöin, mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjästä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

25 b §

*Maantiet rautatien suunnittelussa**Rautatien rakentamisesta aiheutuvat muutokset maantiehen voidaan osoittaa rautatien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.*

26 §

26 §

*Suunnitelmien voimassaoloaika**Suunnitelmien voimassaoloaika*

Ratasuunnitelman 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. Voimassaoloaikaa voidaan jatkaa vain, jos 10 ja 12 §:n edellytykset täyttyvät. Ratasuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 9 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu ratasuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Liikenne- ja viestintäministeriö voi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Ratatyö katsotaan alkaneeksi, kun rautatien tarkoituksiin tarvittava alue on otettu radanpitäjän haltuun 46 §:n mukaisesti.

Ratasuunnitelman 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. Voimassaoloaikaa voidaan jatkaa vain, jos 10 ja 12 §:ssä säädetyt edellytykset edelleen täyttyvät. Ratasuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 9 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa myös siltä osin, kuin sen perusteella laadittu ratasuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on saanut lainvoiman.

Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. *Liikennevirasto voi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisesti syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos ratasuunnitelma edelleen täyttää 10 ja 15 §:ssä säädetyt edellytykset.* Ratatyö katsotaan alkaneeksi, kun rautatien tarkoituksiin tarvittava alue on otettu radanpitäjän haltuun 46 §:n mukaisesti.

2 a luku

Tasoristeyslupa, tasoristeyksen rakentaminen ja kunnossapito sekä ylityslupa

28 a §

Lupa tasoristeyksen rakentamiseen ja siirtämiseen

Uuden tasoristeyksen saa rakentaa vain TEN -verkon ulkopuoliselle rataverkolle. Eri-tyisistä syistä saa uuden tasoristeyksen rakentaa 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 tarkoitettuun tasoristeyksen rakentamiseen tai siirtämiseen on oltava radanpitäjän lupa. Tarvittaessa lupa voi olla määräaikainen. Radanpitäjä voi antaa teknisiä määräyksiä lupahakemuksen sisäl- löstä. 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 tiesuun- nitelmaan.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy merkit- tävästi tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tien- pitäjän on haettava lisääntyvään tai muuttu- vaan käyttöön oikeuttava radanpitäjän lupa.

Työnaikaista tarvetta varten tai muusta eri- tyisestä syystä radanpitäjä voi myöntää luvan tilapäisen tasoristeyksen rakentamiseen, jos siitä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuu- delle. Tilapäiseen tasoristeykseen sovelle- taan, mitä jäljempänä 28 b ja 28 d §:ssä säädetään.

Radanpitäjä voi liittää lupapäätökseen ta- soristeyksen rakentamista, uudenlaista käyt- töä, kunnossapitoa ja poistamista sekä taso- risteykseen liittyvää tietä koskevia ehtoja.

Ennen tasoristeysluvan myöntämistä ra- danpitäjän on kuultava niitä rautatieliiken- teen harjoittajia, jotka liikennöivät kyseisellä rataosuudella.

28 b §

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien rakentaminen, muuttaminen ja kunnossapito

Tienpitäjän on rakennettava ja pidettävä kunnossa tasoristeykseen johtava tienosa lupapäätöksen mukaisesti ja sillä tavoin, ettei se vaaranna tie- tai rautatieliikenteen turvallisuutta taikka aiheuta haittaa radan kunnossapidolle. Tienpitäjän on kustannuksellaan rakennettava tasoristeys ja tasoristeyksen käytön päätyttyä vastaavasti poistettava tasoristeys. Tasoristeyksen kannen kunnossapidosta säädetään 89 §:n 1 momentissa.

Tienpitäjä on velvollinen kustannuksellaan poistamaan tai vähentämään tasoristeyksen merkittävästi lisääntyneestä tai muuttuneesta käytöstä liikenteelle aiheutuvan vaaran tai radanpidolle aiheutuvan haitan muuttamalla tietä tai tekemällä risteysjärjestelyjä.

Jos tienpitäjä laiminlyö 1 ja 2 momentin mukaiset velvollisuutensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella taikka keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaisissa (1113/1990) säädetään.

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 lupaehtoin 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 tarkoitettulla

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

28 d §

Tasoristeyksluvun ja ylitysluvan peruuttaminen

Radanpitäjä voi päätöksellään peruuttaa myöntämänsä luvan, jos:

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

2) tienpitäjä laiminlyö 28 a §:n 3 momentin mukaisen velvollisuutensa hakea tasoristeyksen lisääntyvään tai muuttuvaan käyttöön oikeuttavaa radanpitäjän lupaa radanpitäjän kehotuksesta huolimatta.

3 luku

Rautatien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muuta toimenpiteet

29 §

Kunnossapito

Rautatie on pidettävä luokitustaan vastaavassa ja verkkoselostuksen mukaisessa sekä turvallisessa kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, radan liikenteellinen merkitys, alueen sijainti sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Rautatien kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden sekä liikenne- ja junaturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

3 luku

Rautatien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muuta toimenpiteet

29 §

Kunnossapito

Rautatie on pidettävä luokitustaan vastaavassa ja verkkoselostuksen mukaisessa sekä turvallisessa kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, radan liikenteellinen merkitys, alueen sijainti sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Rautatien kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden sekä tie- ja rautatieliikenteen turvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

34 §

(kumotaan)

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito

Tienpitäjä tai kiinteistön omistaja on velvollinen tekemään tasoristeykseen liittyvän tienosan ja pitämään sen kunnossa Liikenneviraston ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle tai junaturvallisuudelle eikä haittaa radan kunnossapidolle.

Tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on tehtävä tasoristeys kustannuksellaan.

Tienpitäjä tai kiinteistön omistaja on velvollinen poistamaan tai vähentämään tasoristeyksen merkittävästi lisääntyneestä tai muuttuneesta käytöstä liikenteelle aiheutuvan vaaran tai radanpidolle aiheutuvan haitan muuttamalla tietä tai tekemällä risteysjärjestyksiä Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä edellytetyllä tavalla. Jos tienpitäjä tai kiinteistön omistaja laiminlyö velvollisuutensa, Liikennevirasto voi suorittaa tai teettää tässä momentissa tarkoitetut toimenpiteet tienpitäjän tai kiinteistön omistajan kustannuksella siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

4 luku

4 luku

Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

37 §

37 §

*Suoja-alue**Rautatien suoja-alue*

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa suoja-alue. Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-aluetta ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi.

Radanpitäjällä on juna- ja liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta siten,

Rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-aluetta ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi.

Radanpitäjällä on tie- tai rautatieliikenteen turvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta

Voimassa oleva laki

että muutos saattaisi vaarantaa rautatien turvallisuuden.

38 §

Näkemäalue

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa näkemäalue. Radan ja muun tien kuin maantien tasoristeyksessä on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi.

Radanpitäjällä on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus tai sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään maantielain 45 §:ssä.

39 §

Rakennelmat ja laitteet rautatiealueen ulkopuolella

Radan suoja- tai näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aittaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa juna- tai liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle.

40 §

Poikkeukset kielloista

Radanpitäjä voi myöntää poikkeuksen 37–39 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos liikenne- ja junaturvallisuus eivät vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Ehdotus

tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

38 §

Rautatien näkemäalue

Rautatien näkemäalue käsittää tasoristeyksessä olevan alueen, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi.

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

Rautatien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään maantielain 45 §:ssä.

39 §

Toimenpiderajoitukset

Rautatien suoja- ja näkemäalueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

40 §

Poikkeamisvalta

Radanpitäjä voi myöntää poikkeuksen 37 - 39 §:ssä *säädettyistä* kielloista ja rajoituksista, jos tie- tai rautatieliikenteen turvallisuus eivät vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää

Voimassa oleva laki

Ehdotus

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 37–39 §: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 rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisudelle tai haittaa radanpidolle, voi radanpitäjä määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 37–39 §: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.

tarpeellisia ehtoja.

41 §

Poikkeukset rajoituksista

Mitä 37 ja 38 §:ssä säädetään, ei sovelleta, jos mainituissa pykälissä tarkoitettu kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeutta on mainituissa pykälissä säädetyllä tavalla rajoitettu.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisudelle tai haittaa radanpidolle, radanpitäjä voi määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 37 ja 38 §:ssä sekä 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

42 a §

Vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittaminen

Kiinteistön tai alueen omistajan ja haltijan tulee sallia kiinteistölle tai alueelle sijoitettavaksi turvalaitteita, opastimia, opasteita ja merkkejä sekä vähäisiä rautatierakenteen osia. Näiden sijoittamiseen sovelletaan, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 163 §:ssä säädetään.

Jos sijoittamisesta aiheutuvista korvauksista ei sovita, ne käsitellään ja ratkaistaan ratatoimituksessa.

HE 49/2016 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 luku

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

43 §

43 §

Ratatoimitus

Ratatoimitus

Jos rautatien kunnossapito tai parantaminen on muuttanut rautatiealueen ulottuvuutta, eikä muutoksia ole käsitelty kiinteistötoimituksessa, voidaan niiden selvittämiseksi suorittaa ratatoimitus ilman, ratasuunnitelmaa. Tällainen toimitus voi koskea vain sellaisia rautatiealueen muutoksia, jotka ovat tapahtuneet ennen vuotta 2007. Toimituksen hakijana voi olla radanpitäjä tai kiinteistönomistaja, jonka aluetta muutos koskee. Jos muutosten johdosta rautatiealue on leventynyt yli sille aikaisemmin määrätyn rajan, määrätään tässä toimituksessa rautatiealueelle uusi raja tarvittaessa radanpitäjän osoituksen mukaan ja syntynyt lisäalue siirtyy radanpitäjän omistukseen toimituksen saatua lainvoiman. Toimituksessa käsitellään korvaukset rautatiealueen leventymisen tai muun muuttumisen johdosta aiheutuneista menetyksistä sekä muut tarpeelliset asiat. Korko korvauksille lasketaan jäljempänä 69 §:ssä säädetyn mukaisesti ratatoimituksen päättymisajankohdasta lukien ja korvauksen arvohetki määräytyy jäljempänä 67 §:n mukaisesti.

43 a §

Puhevallasta ratatoimituksessa

Mitä tässä luvussa säädetään radanpitäjäs-tä ratatoimituksen tai yksityistietoimituksen hakijana ja puhevallan käyttäjänä ratatoimituksessa, koskee toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta rataverkkoa koskevilla asioissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

43 b §

Maantiet ratatoimituksessa

Edellä 25 b §:n mukaisessa ratasuunnitelmassa osoitetut muutokset maantiehen käsitellään ja ratkaistaan ratatoimituksessa. Rautatie- ja maantietarkoituksiin lunastetut alueet muodostetaan eri lunastusyksiköiksi. Maantietä koskevasta lunastamisesta ja korvauksista säädetään muutoin maantielain 5 luvussa.

46 §

Haltuunotto

Ratasuunnitelmassa osoitettu rautatiealue, tiealue ja muut radanpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättävänä ajankohtana. Ratasuunnitelmassa osoitetut tiealueet otetaan radanpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie on tehty ja vastaanotettu. Haltuun otettaessa radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Jos haltuunotosta aiheutuu asunnon menetyks, toimeentulon huonontuminen elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutumisen vuoksi taikka muu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianosaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 14 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa radanparantamisissa voi haltuunotto tapahtua suostumuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee radanpitäjän kuitenkin viipymättä hakea ratatoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omai-

46 §

Haltuunotto

Ratasuunnitelmassa osoitettu rautatiealue, tiealue ja muut radanpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa määrättävänä ajankohtana. Ratasuunnitelmassa osoitetut yksityistä tietä varten tarvittavat alueet otetaan radanpitäjän haltuun tien tekemisen ajaksi. Haltuun otettaessa radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain radanpitäjän osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu asunnon menetyks, toimeentulon huonontuminen elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutumisen vuoksi taikka muu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, lunastustoimikunta voi asianosaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 14 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa radanparantamisissa voi haltuunotto tapahtua suostumuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee radanpitäjän kuitenkin viipymättä hakea ratatoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omai-

Voimassa oleva laki

suuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, radanpitäjän on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja rakentamistyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä radanpitäjä poistaa omaisuuden. Tällöin on radanpitäjän ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos radanpitäjän käyttöön luovutetulta tai luovutettavalta 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.

Ehdotus

suuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, radanpitäjän on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle kohtuullinen ja rakentamistyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä radanpitäjä poistaa omaisuuden. Tällöin radanpitäjän on ennen omaisuuden poistamista, mikäli mahdollista, ilmoitettava siitä poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle.

Jos radanpitäjän käyttöön luovutetulta tai luovutettavalta 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.

46 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 46 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan tienpitäjälle radanpitäjän määräämänä ajankohtana sen jälkeen kun tieosakkaista ja tien kunnossapidon jakautumisesta osakkaiden kesken on ratatoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä ratatoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

47 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde ratasuunnitelman tai 14 §:n 2 momentissa tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella tarvittaessa Liikenneviraston osoituksen mukaan. Ratasuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy.

Rautatiealueeksi vahvistettu alue siirtyy radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Rautatiealueesta, joka on tullut radanpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö. Tällainen alue voidaan radanpitäjän suostumuksella liittää radanpitäjällä olevaan

47 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde ratasuunnitelman tai 14 §:n 2 momentissa tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella tarvittaessa radanpitäjän osoituksen mukaan. Ratasuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy.

Rautatiealueeksi vahvistettu alue siirtyy radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Rautatiealueesta, joka on tullut radanpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö. Tällainen alue voidaan radanpitäjän suostumuksella liittää radanpitäjällä olevaan

Voimassa oleva laki

tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Yksityisraiteen omistajalle muodostetaan muu kiinteistö.

48 §

Käyttöoikeuden perustaminen

Jos rautatiealue sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka jos radan ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan radanpitäjälle 47§:n 2 momentissa tarkoitetun omistusoikeuden sijasta rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus siten kuin ratasuunnitelmassa määrätään. Jos rata sijoitetaan sellaisen lunastusyksikön alueelle, joka ei ole radanpitäjän omistuksessa ja jota edelleen käytetään siihen tarkoitukseen, jota varten se on lunastettu, perustetaan radanpitäjälle rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus.

Radanpitäjälle syntyy liitännäisalueeseen sen käyttötarkoitusta vastaava käyttöoikeus lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

57 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos rautatiealueen aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen, tieoikeuksiin liittyvien muutosten taikka 37 tai 38 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan.

Ehdotus

tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Yksityisraiteen omistajalle muodostetaan muu kiinteistö.

48 §

Käyttöoikeuden perustaminen

Jos rautatie *rakennetaan* kiinteistön alueella tunneliin, sillalle tai padolle *taikka sellaiselle alueelle, joka asemakaavassa on osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 3 momentissa tarkoitetun rautatien liikennealueen sijasta ensisijaisesti muihin käyttötarkoituksiin, perustetaan radanpitäjälle omistusoikeuden sijasta rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus siten kuin ratasuunnitelmassa määrätään. Jos rautatie rakennetaan sellaisen lunastusyksikön alueelle, joka ei ole radanpitäjän omistuksessa ja jota edelleen käytetään siihen tarkoitukseen, jota varten se on lunastettu, perustetaan radanpitäjälle rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus.*

Radanpitäjälle syntyy liitännäisalueeseen sen käyttötarkoitusta vastaava käyttöoikeus lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

57 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos rautatiealueen aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen, tieoikeuksiin liittyvien muutosten, 37 tai 38 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. *Jos rautatien rakentamisesta muutoin aiheutuu kiinteistön tai sen osan käyttämiselle huomattavaa vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus vaatia korvauksen sijasta radanpitäjää lunastamaan kiinteistö tai sen osa. Radanpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos haitan- tai vahingonkorvaus olisi huomattavan suuri kiinteistön tai sen osan ar-*

Voimassa oleva laki

Radanpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos 1 momentissa tarkoitettu haitankorvaus taikka kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä rautatiealueen katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 ja 2 momentin nojalla, voidaan muodostaa yksi tai useampi rautatiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen soveltuvin osin, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

65 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva rata-toimitus

Jos rautatien rakentamisesta tai käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvaus radanpitäjältä. Jollei korvauksesta sovita, on korvausasia ratkaistava ratatoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muulloin kuin rata-toimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta ratatoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, korvausasia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua rata-toimitusta voi hakea joko radanpitäjä tai korvausta vaativa.

Ehdotus

voon verrattuna.

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa radanpitäjälle oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos kustannukset radasta kiinteistölle tai sen osalle aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka uuden kulkuyhteyden järjestämiseksi rautatien katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna. Ratasuunnitelmasta tulee tällöin käydä ilmi haitallisten vaikutusten poistamisen tai vähentämisen taikka uuden kulkuyhteyden järjestämisen kustannusten suhde kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 tai 2 momentin nojalla, voidaan muodostaa yksi tai useampi rautatiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

65 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva rata-toimitus

Jos rautatiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvaus radanpitäjältä. Vahingon tai haittan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muulloin kuin rata-toimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta ratatoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, korvausasia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua rata-toimitusta voi hakea joko radanpitäjä tai korvausta vaativa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

70 §

Riidanalaisen korvauksen maksaminen

Jos radanpitäjä valittaa ratatoimituksessa määrätyistä korvauksista, riidanalaisista osaa korvauksista ei tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on kuitenkin oikeus saada riidanalainen osa korvauksesta asettamalla radanpitäjän hyväksymä vakuus riidanalaisen osan ja sille varojen nostopäivästä lasketta- van kuuden prosentin vuotuisen koron takai- sin maksamisesta.

74 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoi- tettuun korvaukseen Liikennevirastolta. Kor- vaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mu- kaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päät- tää valtion korvausoikeudesta toisin, jos tä- hän on erityisiä syitä.

6 luku

Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkaut- taminen

80 §

Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lak- kauttamisen yhteydessä

Liikennevirasto luovuttaa 78 tai 79 §:ssä tarkoitettua päätöksen perusteella rautatiealue- een, jollei alueen säilyminen viraston hallin- nassa ole perusteltua. Alueiden luovutuksessa menetellään siten kuin oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

Liikennevirasto voi ratasuunnitelmassa päättää luopua rautatiealueesta korvauksetta, jos rautatie on lakkautettu ja alueella on vä- häinen arvo tai merkitys. Rautatiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteen tai raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa

70 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Jos radanpitäjä valittaa ratatoimituksessa määrätyistä korvauksista, *saadaan riid- analainen* osa korvauksista tallettaa. *Tallet- tamiseen sovelletaan muutoin, mitä lunastus- lain 52 §:n 2 ja 3 momentissa sekä 70 §:ssä säädetään.*

74 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoi- tettuun korvaukseen Liikennevirastolta. Kor- vaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1062/2010) mu- kaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päät- tää valtion korvausoikeudesta toisin, jos tä- hän on erityisiä syitä.

6 luku

Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkaut- taminen

80 §

Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lak- kauttamisen yhteydessä

Liikennevirasto luovuttaa 78 tai 79 §:ssä tarkoitettua päätöksen perusteella rautatiealue- een, jollei alueen säilyminen viraston hallin- nassa ole perusteltua. Alueiden luovutuksessa menetellään siten kuin oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

Rautatien lakkauttamista koskevassa rata- suunnitelmassa *voidaan* päättää luopua rauta- tiealueesta korvauksetta, jos alueella on vä- häinen arvo tai merkitys. Rautatiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteen tai raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa

Voimassa oleva laki

myöten. Rajaa saadaan entisellä rautatiealueella rajankäynnissä oikoa 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. Rautatiealue siirtyy kuitenkin kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan.

Kun rautatie on lakkautettu eikä rautatiealuetta ole määrätty käytettäväksi muihin radanpidon tarpeisiin taikka kun Liikennevirasto lakkauttaa rautatiealueen käyttämisen muihin tarpeisiin, lakkaa siihen kohdistunut 48 §:n 1 momentin mukainen käyttöoikeus.

Ratasuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

Ehdotus

myöten. Rajaa saadaan entisellä rautatiealueella rajankäynnissä oikoa 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. Rautatiealue siirtyy kuitenkin kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan.

Kun rautatie on lakkautettu eikä rautatiealuetta ole määrätty käytettäväksi muihin radanpidon tarpeisiin taikka kun Liikennevirasto lakkauttaa rautatiealueen käyttämisen muihin tarpeisiin, lakkaa siihen kohdistunut 48 §:n 1 momentin mukainen käyttöoikeus.

Ratasuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

83 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Liikennevirasto lakkauttaa liitännäisalueen, jos sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. *Liitännäisalueen lakkauttamista koskevasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä ratasuunnitelmasta säädetään.* Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut käyttöoikeus.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekulle hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, hyödynsaaja on velvollinen korvaamaan Liikennevirastolle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään liitännäisalueesta, sovelletaan myös sellaiseen tämän lain mukaiseen liitännäisalueeseen verrattavaan alueeseen, johon radanpitäjä on lunnastamalla saanut käyttöoikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

83 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Radanpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, jos sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut käyttöoikeus. *Radanpitäjän on haettava viipymättä ratatoimitusta, kun liitännäisalue on lakkautettu.*

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekulle hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, hyödynsaaja on velvollinen korvaamaan *radanpitäjälle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava *1 momentin mukaisessa* ratatoimituksessa.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään liitännäisalueesta, sovelletaan myös sellaiseen tämän lain mukaiseen liitännäisalueeseen verrattavaan alueeseen, johon radanpitäjä on lunnastamalla saanut käyttöoikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

85 a §

Rautatiealueen osien luovuttaminen

Liikenneviraston oikeuteen luovuttaa ra-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

danpitoon tarpeetonta rautatiealuetta muulloin kuin rautatien lakkauttamisen yhteydessä sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa säädetään.

7 luku

7 luku

Erinäiset säännökset

Erinäiset säännökset

86 §

(Kumotaan)

Rangaistukset

Joka

1) rikkoo 17, 31–33 tai 40 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon tai määräyksen taikka toimii niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen vastaisesti taikka

2) tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta menettelee 21 §:n 2 momentissa taikka 37–39 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ratalain säännösten rikkomisesta sakkoon.

87 §

87 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Hallinnolliset pakkokeinot

Aluehallintovirasto voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Aluehallintovirasto voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, täyttämään velvollisuutensa. Aluehallintovirasto voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos kiireellinen toimenpide on tarpeen liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran pois-

Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, täyttämään velvollisuutensa. Liikennevirasto tai Liikenteen turvallisuusvirasto 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 kiireellinen toimenpide on tarpeen liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran pois-

Voimassa oleva laki

tamiseksi taikka jos kysymys on rautatiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, Liikenteen turvallisuusvirastolla ja Liikennevirastolla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos joku estää Liikenteen turvallisuusvirastoa tai Liikennevirastoa toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyötä, poliisin on annettava Liikenteen turvallisuusviraston tai Liikenneviraston pyynnöstä virka-apua.

Ehdotus

tamiseksi taikka jos kysymys on rautatiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, Liikenteen turvallisuusvirastolla ja Liikennevirastolla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos joku estää Liikenteen turvallisuusvirastoa tai Liikennevirastoa toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyötä, poliisin on annettava Liikenteen turvallisuusviraston tai Liikenneviraston pyynnöstä virka-apua.

88 a §

Maksut

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

89 §

Tasoristeyksen ja siihen liittyvän tien sekä siltojen kunnossapito

Radanpitäjä pitää kunnossa tien ja rautatien tasoristeyksen sen kannen leveydeltä. Tienpitäjä vastaa tien talvikunnossapidosta.

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkit, jollei kustannusvastuusta toisin sovita. Kun uusi tie rakennetaan tienpitäjän aloitteesta rautatiealueelle, tien- tai kadunpitäjä huolehtii kustannuksellaan tasoristeyksen varoituslaitteiden ja tasoristeysmerkkien asettamisesta. Tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoittavat liikennemerkit.

Tien ja rautatien risteyssiltojen kunnossapidosta vastaa se väylänpitäjä, jonka vastuulla oleva väylä ylittää toisen väylän, jollei toisin sovita. Tien ja rautatien yhteisten siltojen kunnossapidosta osapuolet sopivat keskenään.

89 §

Tasoristeyksen ja siltojen kunnossapito

Radanpitäjä pitää kunnossa tien ja rautatien tasoristeyksen sen kannen leveydeltä. Tienpitäjä vastaa tien talvikunnossapidosta.

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat liikennevalot, sulku- ja varoituslaitteet sekä tasoristeystä osoittavat liikennemerkit, jollei kustannusvastuusta toisin sovita. Tienpitäjän ja radanpitäjän yhteisestä sopimuksesta radanpitäjä voi asettaa myös pakollista pysähtymistä osoittavat liikennemerkit.

Kun uusi tie rakennetaan tienpitäjän aloitteesta rautatiealueelle, tienpitäjä huolehtii kustannuksellaan liikennevalojen, sulku- ja varoituslaitteiden sekä liikennemerkkien asettamisesta.

Voimassa oleva laki

Tässä pykälässä tienpitäjästä sanottu koskee soveltuvin osin myös kadunpitäjää.

Ehdotus

Tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatien tasoristeyksestä varoittavat liikennemerkkit sekä tasoristeyksen lähestymismerkit.

Tien ja rautatien risteyssiltojen kunnossapidosta vastaa se väylänpitäjä, jonka vastuulla oleva väylä ylittää toisen väylän, jollei toisin sovita. Tien ja rautatien yhteisten siltojen kunnossapidosta osapuolet sopivat keskenään.

Edellä 2-4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tarvita tieliikennelain 51 §:n 2 momentin mukaista kunnan suostumusta.

89 a §

Eräät vahingonkorvausasiat

Rataverkolla rautatieliikenteen palvelualueilla tapahtuneisiin esine- ja varallisuusvahinkoihin liittyvät korvausvaatimukset käsittelee ja ratkaisee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

90 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi radanpitäjän on toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365/1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä

90 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi radanpitäjän 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.

Merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä

Voimassa oleva laki

tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Radanpitäjän päätöksestä 17, 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys tai kiinteistö sijaitsee.

Hallinto-oikeuden päätökseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä 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.

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 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.

Ehdotus

tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

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 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.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

94 §

94 §

*Päätösten välitön täytäntöönpano**Päätösten välitön täytäntöönpano*

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä tai yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa toisin määrää.

Päätöksessä, jonka Liikennevirasto antaa 41 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä taikka *niiden* voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimissa toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *radanpitäjä* antaa 18 §:n 4 momentin tai 41 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

95 §

95 §

*Kuuluttaminen**Kuuluttaminen*

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia *yleisesti* tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, on *Liikenneviraston* tiedotettava asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta.

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia 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 tarpeetonta. *Tiedoksisääntöä* katsotaan *tapahtuneen seitsemäntenä päivänä* kuulutuksen julkaisemisesta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

96 §

96 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset**Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Radan näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

(2 mom. kumotaan)

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain voimaan tullessa liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat ratasuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koskevat asiat sekä Liikennevirastossa vireillä olevat 89 a §:ssä tarkoitetut vahingonkorvausasiat käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Yleis- ja ratasuunnitelmat, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, käsitellään ja ratkaistaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan.

Tätä lakia sovelletaan niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa ratatoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen toimituksessa ratkaistaviksi. Tämän lain 43 a §:ää sovelletaan kuitenkin vain niihin rata- ja yksityistietoimituksiin, joita koskeva hakemus tehdään tämän lain voimaantulon jälkeen.

Tätä lakia sovelletaan myös tämän lain voimaantullessa Liikennevirastossa vireillä oleviin tasoristeyyslupaa ja 28 c §:ssä tarkoitettua radanylityslupaa koskeviin hakemuksiin.

3.

Laki

tieliikennelain 51 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 51 §, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 117/1992 ja 1291/2009 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

51 §

51 §

Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen

Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen

Liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitetun liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Muulle kuin 1 momentissa tarkoitetulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen.

Taajamaa osoittavan liikennemerkkin käytämisestä päättää kunta kuultuaan maanteiden osalta tienpitoviranomaista. Sanotun liikennemerkkin asettaa maantielle tienpitoviranomainen, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeysmerkin sekä liikennevalot ja sulkua- ja varoituslaitteet tasoristeukseen asettaa rautatien kunnossapitäjä.

Liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitetun liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Muulle kuin 1 momentissa tarkoitetulle tielle liikenteen ohjauslaitteen asettaa tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen, jota ei kuitenkaan saa ilman pätevää syytä evätä. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tilapäisten liikennemerkkien asettamiseen.

Taajamaa osoittavan liikennemerkkin käytämisestä päättää kunta kuultuaan maanteiden osalta tienpitoviranomaista. Sanotun liikennemerkkin asettaa maantielle tienpitoviranomainen, muulle tielle kunta.

Muuten kuin uusi tie tienpitäjän aloitteesta rakennettaessa, radanpitäjä asettaa rautatien tasoristeuksen kohdalla olevat liikennevalot, sulkua- ja varoituslaitteet sekä tasoristeystä osoittavat liikennemerkkit. Tienpitäjän ja radanpitäjän yhteisestä sopimuksesta radanpitäjä voi asettaa myös pakollista pysähtymistä osoittavat liikennemerkkit.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .

4.

Laki

maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 86 a §, sellaisena kuin se on laissa
504/2005 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

86 a §

Maantien muuttaminen kaduksi

Maantie, joka asemakaavassa on osoitettu kaduksi, muuttuu *kunnan tekemällä* kadunpitopäätöksellä kaduksi. Kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.

Maantie lakkaa 1 momentissa tarkoitetun kadunpitopäätöksen tultua voimaan ja maantien tiealue siirtyy samalla kunnan omistukseen.

Ehdotus

86 a §

Maantien muuttaminen kaduksi

Asemakaavassa kaduksi osoitettu maantie muuttuu kadunpitopäätöksellä kaduksi. *Maantie lakkaa, kun kadunpitopäätös on tehty.*

Asemakaavassa muuksi kuin kaduksi osoitettu maantie lakkaa, kun sen liikennettä välittämään tarkoitettun kadun rakentamista tai parantamista koskeva kadunpitopäätös on tehty.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut kadunpitopäätökset tulee tehdä tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon kunnossapidon vaatimukset ja maankäytön sekä tie- ja katuverkon toteutuminen.

Maantien lakatessa 1 ja 2 momentin perusteella lakkaa samalla tienpitäjän oikeus maantien tiealueeseen.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*