

## Lausuntoyhteenveto

### Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi maantielain ja ratalain muuttamisesta sekä eräiksi niihin liittyviksi laeiksi

#### Lausuntopyyntö

Hallituksen esitysluonnos on ollut lausuntokierroksella jo keväällä 2014, mutta sen jälkeen on ilmennyt uusia muutostarpeita, joiden johdosta esitykseen lisättiin uusia muutosehdotuksia. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi esitysluonnoksesta lausuntoja erityisesti uusia muutosesityksiä koskien 18.1.2016 päivättyllä kirjeellä. Lausuntoja pyydettiin lisäksi hallitusohjelman mukaisen normien purkuohjelman osalta.

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetyt muutokset koskevat tienvarsimainontaa, kaapeleiden sijoittamista tiealueelle, suunnitelmien hyväksymistä ja voimassaoloaikoja, suunnitelmien asemakaavan vastaisuutta, maantien ja rautatien lakkautustoimivaltaa, lunastusoikeuksien laajentamista, yleisen liikenteen ohjaamista yksityisteille, tasoristeyslupasäännöksiä, radanpitoon liittyviä tehtäviä, ratojen suoja- ja näkemäalueita ja muuta lakien menettelyiden yhdenmukaistamista.

Lausuntopyyntö lähetettiin kahtena erillisenä versiona. Ministeriöille ja viranomaisille esitettiin pyyntö antaa lausunto, ja laajemmalle sidosryhmäjoukolle lähetetyssä lausuntopyynnössä tarjottiin mahdollisuutta lausunnon antamiseen. Lausuntoa pyydettiin viranomaistahojen osalta maa- ja metsätalousministeriöltä, oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ympäristöministeriöltä, valtioneuvoston kansialta, 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, Ratarahiti 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 konsultointiyhtyritykset SKOL ry, Suomen Varustamot, Suomen Liikenneliitto, Koneyrittäjien liitto, Suomen antenniurakoitsijoiden liitto, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry, Suomen kaasuyhdistys ja Se-naatti-kiinteistöt. Myös muiden kiinnostuneiden tahojen lausuntoja otettiin vastaan.

Vastauksia lausuntopyyntöön saatiin 65 kappaletta. 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-tarkastusyhdystys 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 launnoissaan, ettei niillä ole huomautettavaa asiaan. TeliaSonera Oyj on ilmoittanut yhtyvän Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry:n asiassa antamaan lausuntoon.

## Lausuntojen pääasiallinen sisältö

Lausuntoja annettiin erityisesti muutosesityksistä, jotka koskevat vaihtoehtoisten rahoitusmallien mahdollistamista, sähkö- ja telekaapeleiden sijoittamisessa tiealueelle käyttöön otettavaa ilmoitusmenettelyä, tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua, lunastuksen laajentamista sekä maanteiden ja ratojen lakkautustoimivaltaa. Useassa lausunnossa otettiin kantaa myös maantielain ja ratalain mukaisten suunnitelmien voimassaoloaikaa ja asemakaavan mukaisuutta, maantielain mukaista tilapäistä kulkutietä, ratojen suoja- ja näkemäalueita, muutoksenhakusäännöksiä sekä hallinnollisia pakkokeinoja koskeviin esityksiin.

## Vaihtoehtoisten rahoitusmallien mahdollistaminen, MTL 10 § 2 mom, RataL 7 § 1 mom

Maantielain 10 §:n 2 momenttiin ja ratalain 7 §:n 1 momenttiin lisättäisiin niitä perusteita, joiden nojalla voisi olla erityistä syytä siihen, että muukin taho kuin valtio voisi sopimuksen nojalla osallistua tien- tai radanpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostain tien- tai radanpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

**Myönteiset kannat:** Esitettyjä muutoksia pidetään perusteltuina (Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikennevirasto, INFRA ry, Etelä-Karjalan liitto, Pohjois-Karjalan liitto, Hämeen liitto, Pohjanmaan liitto, Suomen Kiinteistöliitto, Suomen Tieyhdistys ja HSL). Kannatettavana pidetään erityisesti sitä, että investoinneista erityisesti hyötyvät tahot voisivat osallistua investointien toteuttamiseen (Uudenmaan liitto, HSL). Valtiovarainministeriö kannattaa hyötyjä maksaa periaatteen sisällyttämistä maantie- ja ratalakiin. Tällöin kehittämisinvestointien rahoitusrasitus kohdistuisi myös selkeästi hyödyn saajille sen sijaan, että kaikki veronmaksajat osallistuvat väyläinvestointien rahoitukseen. Pidetään hyvänä sitä, että muutoksella mahdollistetaan muidenkin kuin tienpitäjän osallistuminen tien/radanpidon kustannuksiin. Tuodaan esiin, että tämä antaa mahdollisuuden uusien rahoitusmallien kehittämiseen ja voi antaa mahdollisuuden toteuttaa nopeastikin uusien tie- tai ratayhteyksien rakentamisen esim. teollisuuden tarpeisiin (INFRA ry). Todetaan, että niiden perusteiden lisäys, joiden nojalla talousarvio-rahituksen ulkopuolisen rahoituksen käyttäminen tiehankkeissa olisi mahdollista, vastaa nykykäytäntöä (Hämeen liitto). Mahdollisuus käyttää talousarvio-rahituksen ulkopuolista rahoitusta maantie- ja ratahankkeissa joustavoittaisi toimintaa (Liikennevirasto) ja mahdollistaisi osaltaan nykyistä monipuolimpien rahoitusmallien käyttämisen (Lapin liitto).

**Vastustus:** Suomen Kuntaliitto pitää esityksiä isona periaatteellisena muutoksena, joka rikkoisi valtion ja kunnan perinteisen työnjaon ja olisi hallitusohjelman vastainen, eikä hyväksy muutosesitystä. Myös Helsingin kaupunki katsoo, että maankäyttö- ja kaavoitushyötyjen korostaminen maantie- ja ratalaissa kustannusjakoperusteena ei ole perusteltua ja esittää, että ehdotetut viittaukset maankäyttö- ja kaavoitushyötyihin poistetaan.

Etelä-Pohjanmaan liitto kannattaa maantielain 10 §:ään ehdotettua muutosta tietyin varauksin, mutta katsoo ettei vastaava muutos ratalakiin olisi tarpeellinen. Liiton mukaan olisi lähes mahdotonta arvioida kiinteistön arvon nousua tai kaavoitushyötyä siten, että joku taho olisi valmis maksamaan yleisen radan rakentamis- tai ylläpitokustannuksia. Myös VR-Yhtymä Oy suhtautuu varauksellisesti nimenomaan ratalain 7 §:ään esitettyä muutosta, eikä ota kantaa vastaavaan maantielain muutokseen.

**Esityksiä on täsmennettävä:** Ympäristöministeriö katsoo, että säännösluonnos ja sen perustelut eivät vastaa kustannusten kohdentamiselta vaadittavia täsmällisyysvaatimuksia. Samoin Kuntaliitto, Liikennevirasto, Etelä-Pohjanmaan Liitto, VR-Yhtymä Oy, Helsingin kaupunki kiinnittävät huomiota siihen, että maankäyttö- tai kaavoitushyöty-käsitteitä ei ole tarkemmin määritelty esityksessä ja että perusteluissa olisi laajemmin avattava ja täsmennettävä sitä, mitä niillä tarkoitetaan. HSL esittää, että helpommin määriteltävää voisi olla noudattaa käyttäjä maksaa -periaatetta, jolloin myös tuotettavan liikennepalvelun käyttäjä osallistuu investoinnin kuolettamiseen, ylläpitoon ja operointiin. VR tuo esiin, että vaarana on, että Liikennevirastolle jää liikaa harkintavaltaa. Myös hyödyn määrittämistä pidetään hankalana (Kuntaliitto, Helsingin kaupunki).

Ympäristöministeriö ja Hämeen liitto kiinnittävät huomiota esityksessä käytetyn kaavoitushyöty-sanan käsitteelliseen ristiriitaan lunastuslaissa ja maankäyttö- ja rakennuslaissa käytetyn vastaavan käsitteen kanssa. Myös Helsingin kaupunki tuo esiin sen, että maankäyttö- ja rakennuslaissa on säännökset, joiden nojalla maanomistajat veloitetaan osallistumaan yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin.

Kuntaliitto tulkitsee, että esitykseen sisältyy ajatus siitä, että hyödyn saaja olisi kunta. Myös ympäristöministeriön mukaan kustannusvastuun kohdentuminen on määritelty epämääräisesti, ja huomauttaa, että sikäli kun on tarkoitus muuttaa valtion ja kuntien kustannusvastuita on asia syytä todeta avoimesti.

**Huolet muutosten seurauksista:** Monet lausunnon antajista, niin esityksiä perusteltuina pitävät kuin selkeämmin esityksiä vastustavat tahot, tuovat esiin huolia liittyen muutosten seurauksiin. Lausunnoissa korostetaan sitä, että ensisijainen vastuu maanteiden ja ratojen rahoituksesta, investoinneista ja ylläpidosta tulee olla valtiolla tien- ja radanpitäjänä ja että tienpitoa ei pitäisi nykyistä laajemmin siirtää yksityisen rahoituksen varassa toimivaksi. (mm. Kuntaliitto, Vantaan kaupunki, VR, Suomen Tieyhdistys, MTK) Kuntaliitto ja Jyväskylän kaupunki nostavat esiin sen, että myös liikenteestä saatavat tulot ohjautuvat valtiolle maksuina ja veroina, minkä vuoksi rahoitusvastuun tulee säilyä valtiolla.

Lausunnoissa tuodaan esiin huoli siitä, että kuntien rahoitusosuudet nousevat huomattavasti tai että kuntien osallistuminen tien- tai radanpidon kustannuksiin muodostuu automaattiksi, jolla paikataan valtion rahoitusvajetta (Kuntaliitto, Helsingin kaupunki, Jyväskylän kaupunki, Tampereen kaupunki, Vantaan kaupunki ja Uudenmaan liitto). Vastaavasti ollaan huolissaan siitä, että valtion talousarviorahoituksen määrä tärkeille liikennehankkeille vähenisi (Pohjois-Karjalan liitto). Pelkona on myös, että muutos johtaisi ulkopuolisen rahoituksen saamisen valtion maantie- tai ratahankkeille muodostumiseksi edellytykseksi sille että hankkeet ylipäättään toteutuisivat, tai että ulkopuolisen rahoituksen saaminen alkaisi vaikuttaa tien/radanpidon tarveharkintaan (Kuntaliitto, HSL, Pohjanmaan liitto).

Myös alueellisesti tasa-arvoisesta kohtelusta hankkeista päätettäessä ollaan huolissaan. Pelkona on, että väyläinvestointeja toteutettaisiin jatkossa vain, jos kunnat voivat rahoittaa hankkeesta merkittävän osan. (Kuntaliitto, Jyväskylän kaupunki, Pohjanmaan liitto). Pohjois-Karjalan liiton mukaan viime vuosina useissa isoissa ja pienissä hankkeissa valtion tieverkolla kuntien osarahoitus on ollut käytännös-

sä välttämätöntä hankkeen toteuttamiselle. Kuntaliitto korostaa, että neuvotteluasema käytännön tilanteissa ei ole tasapainoinen ja että valtio on vahvemmassa asemassa.

**Esitykset soveltuvista tapauksista ulkopuolisen rahoituksen käyttämiseen:** Ympäristöministeriö esittää, että peruste ulkopuolisen rahoituksen käyttämiseen tulisi rajata selkeästi tiehankkeen vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen liikenteellisen aseman poikkeukselliseen ja merkittävään paranemiseen. MTK puolestaan katsoo, että mahdollisuus tulisi olla käytettävissä vain sellaisissa tapauksissa, joissa hanke alun perinkin toteutetaan jonkin yksittäisen tahon edun vuoksi ja pyynnöstä. Kiinteistöliitto katsoo, että lähtökohtana ulkopuolisen rahoituksen käytössä pitäisi olla vapaaehtoisuus ja aloitteellisuus sellaisen hankkeen käynnistämisessä, josta koituisi olennaista hyötyä kyseiselle toimijalle. Toinen potentiaalinen kohde uusille rahoitusmalleille voisivat MTK:n mukaan olla kaikkein suurimmat väylähankkeet. Etelä-Karjalan liitto kannattaa vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttämisen mahdollistamista, mutta katsoo, että muutokset eivät saisi painottua pelkästään liikennehankkeiden toteuttamisesta johtuviin maankäyttöhyötyihin tai kaavoitushyötyihin.

**Muut huomiot:** Liikennevirasto katsoo, että jatkossa tulisi mahdollistaa myös se, että myös *tienpitäjä* voisi osallistua muun kuin maantien toteuttamisen ja kunnossapidon kustannuksiin, esimerkiksi kunnan toteuttaman liityntäpysäköintialueen tai raskaan liikenteen levähdysalueen kustannuksiin. Tällaiset alueet palvelevat maantien käyttäjiä ja koko liikennejärjestelmän kokonaisuutta ja toimintaa (henkilö- ja tavarakuljetusten, matka- ja kuljetusketjujen sujuvuuden ja toimivuuden varmistaminen).

Helsingin kaupunki tuo esiin, että tiiviistä yhdyskuntarakenteesta seuraava liikkumistarpeen väheneminen on myös valtion ja kuntien yhteisten tavoitteiden mukaista. Liikkumistarpeen väheneminen realisoituu myös selvinä tienpitäjän ja myös radanpitäjän hyötyinä. Kaupunki huomauttaa, että parantuneen sijainnin tuoma hyöty toteutuu vasta jos ja kun alueelle laaditaan kunnan toimivaltaan kuuluva rakentamista mahdollistava asemakaava, mistä aiheutuu kustannuksia kunnille. Lisäksi alueiden toteuttaminen palveluineen edellyttää kunnilta muita huomattavia investointeja. Jyväskylän kaupunki muistuttaa, että liikennejärjestelmän osana maanteiden liikennöitävyydestä hyötyvät kaikki tienkäyttäjät asuinpaikasta riippumatta, ei vain kunta, jonka alueella tie sijaitsee. HSL katsoo, että tienkäyttömaksujen mahdollistaminen ja korvamerkitseminen liikenneinvestointeihin ja joukkoliikenteen operointiin tulisikin olla asiaan liittyvän lainvalmistelun keskiössä.

### **Tie- ja ratasuunnitelman asemakaavanmukaisuus, MTL 17, RataL 10 §**

Esitettyjä muutoksia kannatetaan ja pidetään perusteltuina hallinnollisen taakan vähentämisen tavoitteen kanssa (Pohjois-Karjalan liitto, Vantaan kaupunki, Tampereen kaupunki, Lapin liitto, Etelä-Karjalan liitto). Jyväskylän kaupunki pitää muutoksia perusteltuina, kun poikkeaminen on vähäistä ja suunnitelmaa puoltavat ne kiinteistön omistajat, joita tiesuunnitelma välittömästi koskee. Myös MTK katsoi, että poikkeamiseen asemakaavasta on aina oltava maanomistajien hyväksyntä. Ympäristöministeriö ehdottaa, että poikkeaminen asemakaavasta olisi rajattava täsmennetyksi *vaikutuksiltaan* vähäisiin poikkeamisiin.

Liikennevirasto toteaa, että tavoitteet ovat kannatettavia, mutta muusta lainsäädännöstä johtuen muutoksen vaikutus voi jäädä hyvin vähäiseksi. Jotta poikkeamisen menettely olisi tarkoituksenmukainen ja toimiva, tulisi tämänkaltainen poikkeaminen kaavaa muuttamatta mahdollistaa maankäyttö- ja rakennuslaissa. Olisi hyvä ainakin esimerkein kuvata, mitä vähäisellä poikkeamisella asemakaavasta tarkoitetaan. Tämä edellyttäisi mahdollisesti myös MTL 13 § 2 momentin muutosta.

HSL katsoo, että asemakaavaan liittyvää yhtä osaa, tiesuunnitelmaa, ei tulisi ilman hyviä perusteita muuttaa tutkimatta sen vaikutuksia kokonaisuuteen. Vähäisen muutoksen perusteluksi voisi riittää laissa edellytettävä arviointi asemakaavasta poikkeavan tiesuunnitelman vaikutuksista. Mikäli poikkeaman vaikutukset ovat vähäiset, voitaisiin asemakaavasta poikkeava tiesuunnitelma hyväksyä esitetyillä suostumuksilla.

## **Yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien voimassaoloaika, MTL 31 §, RataL 26 §**

Esitettyjä muutoksia pidetään pääosin kannatettavina (Vantaan kaupunki, Tampereen kaupunki, Etelä-Karjalan liitto) ja katsottiin, että ne parantavat viranomaisten toimintaedellytyksiä ja sujuvoittavat menettelyjä (Liikennevirasto). MTK katsoo, että maantielain mukaisen suunnitelman voimassaoloaika on jo nykyisellään riittävän pitkä.

Jyväskylän kaupunki huomauttaa, että pidennykset voivat myös johtaa tilanteeseen, jossa hankkeiden toteutuminen siirtyy kohtuuttoman kauas. Kriittisen hankkeen toteutumattomuus saattaa aiheuttaa yhteiskunnalle peruuttamattomia menetyksiä ja kustannuksia esimerkiksi liikenneturvallisuuden heikkenemisen vuoksi ruuhkaisilla ja kehittämistä odottavilla väylillä. Toisaalta kaupunki katsoo, että voimassaoloaikojen pidentäminen voi myös antaa mahdollisuuden huomioida viimeisimmät tekniset innovaatiot ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet liikkumistarpeen tyydyttämiseksi.

Etelä-Pohjanmaan liitto ehdottaa luonnosta täydennettävän lisäyksellä ”kerrallaan”. Lisäys toisi liiton mukaan menettelyyn lisää joustavuutta ja vähentäisi osaltaan byrokratiaa, kun katsottaisiin kohteita tapauskohtaisesti ilman aikarajoitteen pakkoa.

Pohjois-Karjalan liitto katsoo, että muutos on hyvä, mutta korostaa, ettei suunnitelmien voimassaoloaikojen pidentämisestä pidä tehdä automaattia, jolla tiehankkeita voisi lykätä yhä kauemmas tulevaisuuteen. Liitto toteaa, että suunnitelmien voimassaololla on merkitystä arvioitaessa suunnitelmassa osoitetun alueiden kiinteistöjen omistajien omaisuuden suoja. Liitto pitää maantielain 31 §:n 3 momenttiin esitettyä muutosta tietyn osittaisenkin aloittamisen vanhentumisen pysäyttävästä vaikutuksesta hyvänä, sillä tällä on suurta merkitystä myös kuntien ja elinkeinoelämän tulevien investointien kannalta.

Oikeusministeriö huomauttaa, että suunnitelmien voimassaoloaikojen pidentämistä on syytä tarkastella sääntämisympäristö-perusteluissa sen oikeusvaikutukset seikkaperäisesti eritellen. Se nostaa esiin myös ratalakiin esitetyn siirtymäsäännöksen, jonka 4 momentin mukaan lakia sovelletaan myös ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyjen ratasuunnitelmien voimassaoloajan pidentämiseen. Perusteluissa asiaa on oikeusministeriön mukaan syytä tarkastella myös perusteltujen odotusten suojan näkökulmasta kiinnittämällä huomiota myös siihen, että ennen tämän lain voimaantuloa hyväksytyt ratasuunnitelmat on laadittu lain 22 §:n edellyttämässä vuorovaikutuksessa.

## **Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle sekä eräiden sähkö- ja telekaapeleiden sijoittaminen tiealueelle, MTL 42, 42 a §, 42 b §**

**Ilmoitusmenettely:** Ilmoitusmenettelyä kannatetaan lähes poikkeuksetta sijoituslupaprosessin sujuvoittamismielessä (mm. Vivi, Energiavirasto, Onnettomuustutkintakeskus, Valtioneuvoston kanslia, Suomen Yrittäjät.) Liikennevirasto pitää sijoituslupien käsittelyn sujuvoittamista tärkeänä tavoitteena.

Ilmoitusmenettelyn käyttöönottoa vielä laajemmin kannatetaan muutamassa lausunnossa (Elisa Oyj, Energiateollisuus, FINNET, Ficom). Lupamenettelyn tulisi olla mm. käytössä ainoastaan silloin, kun kaapelien sijoittamiseen liittyy aitoa suojan, esimerkiksi pohjavesisuojaus, tarpeen arviointia.

**Liikenneviraston määräyksenantovaltuudet:** Trafi vastustaa ylipäätään määräyksenantovaltuuksien antamista Liikennevirastolle. Esiin tuodaan myös, että HE:tä viimeisteltäessä olisi tärkeä huomioida, ettei anneta eri viranomaisille päällekkäistä määräysvaltaa. (Vivi, Energiateollisuus, Energiavirasto, Ficom)

Viestintävirasto tuo esiin Liikennevirastolle 42 §:ssä esitetyn määräyksenantovaltuuden vaikuttavan telekaapeleiden teknisten ominaisuuksien osalta laajalta ja ristiriitaiselta Viestintävirastolle tietoyhteiskuntakaarissa (Tietoyhteiskuntakaari 244 §) annettujen määräyksenantovaltuuksien kanssa. Viestintäviraston määräyksissä on jo määrätty mm. telekaapeleiden asennussyvyysistä, kaapeleiden raken-

teista sekä muista teknisistä ominaisuuksista. Viestintävirasto esittää päällekkäisyyksien välttämiseksi lakitekstiä täsmennettäväksi niin, että Liikenneviraston määräykset koskisivat sähkö- ja telekaapeleiden osalta ulkoisia suojarakenteita, ei teknisiä ominaisuuksia, ja sijoittamista sekä työn aikaisia järjestelyitä. Myös Energiateollisuus esittää, että maantielaisissa ei annettaisi Liikennevirastolle oikeutta antaa määräyksiä sähkölaitteistojen teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta siltä osin, mitä muussa lainsäädännössä, kuten sähköturvallisuuslaissa ja siitä johdetuissa standardeissa on jo annettu. Ficom nostaa esiin lisäksi, ettei Liikennevirastolle tule antaa valtuuksia rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisiin ominaisuuksiin, tai toteuttamistapoihin niiltä osin, kuin niillä ei ole tekemistä tien rakenteen kunnon tai liikenneturvallisuuden kanssa. Ficomin mukaan riittävää olisi määrätä esimerkiksi rakennelmien koosta ja etäisyydestä tai kaapelin asennussyvyydestä. Posti ja Viestintävirasto tuovat esiin myös, että 42 §:n 5 momentin mukainen Liikennevirastolle esitetty määräyksenantovaltuus on osittain päällekkäinen Viestintäviraston määräyksenantovaltuuden kanssa postilaatikoiden sijoittamisen osalta. Viestintävirasto katsoo, että Liikennevirastolla olisi parhaat edellytykset määrätä postilaatikoiden ja muiden postitoiminnassa käytettävien laitteiden sijoittelusta. Viestintävirasto esittää samalla harkittavaksi, että Viestintäviraston määräyksenantovaltuus rajoitettaisiin koskemaan ainoastaan postinsaajan henkilökohtaisten erityistarpeiden huomioonottamista postin jakelussa.

Ehdotetun 42 a §:n 6 momentin mukaiseen Liikennevirastolla ehdotettuun määräyksenantovaltuuteen liittyen Energiavirasto huomauttaa, että yhteiskäyttö- ja yhteisrakentamislakia koskevan esityksen mukaan Viestintävirastolla on oikeus antaa määräyksiä sille toimitettavien tietojen sisällöstä. Finnet ja Ficom esittävät, että Liikenneviraston tulisi valmistella määräyksensä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

INFRA ry korostaa sen olevan ensiarvoisen tärkeää, että tienpitäjä voi tarvittaessa kieltää toimenpiteen toteuttamisen ja että Liikennevirasto voi antaa määräyksiä paitsi ilmoituksen myös rakentamisen ja sijoittamisen sisällöstä.

**Siirtovelvoite:** Energiavirasto tuo esiin, että esityksessä ei oteta kantaa siihen, miten mahdollisissa yhteisrakentamistilanteissa siirtovelvoite ja kustannusten jako määräytyisi, jos hanke on toteutettu yhteisesti, eikä yksittäistä omistajaa ole osoitettavissa.

Energiateollisuus toteaa, että Liikenneviraston sähkö- ja telejohdot ja maantiet -ohjeessa on kustannustenjakotaulukko, jonka pohjalta ”ikähyvitystä” arvioidaan ilmajohtojen siirroissa, ja että vastaava menettely soveltuisi hyvin maantialueille niin ilmajohtojen kuin kaapeleidenkin osalta silloin, kun ikähyvityksen huomioiminen katsotaan kohtuulliseksi. Energiateollisuus ja Ficom esittävät kustannusjakotaulukon sisällyttämistä suoraan lakiin. Finnet katsoo, että kaapeleiden siirtovelvoitteen tulisi olla rakennelmien tapaan myös 6 - 12 kk, jotta siirto ei ajoittuisi koskaan kalliiseen talven routa-aikaan. Elisa Oyj kannattaa tiealueelle sijoitettujen kaapeleiden siirtovelvoitteen osalta ehdotettua teiden leventämiseen liittyvää siirtokorvaussäännöstä (MTL 42 b § 3 mom). Muutamassa lausunnossa ehdotetaan Kuntaliiton yhteistoimintasopimusmallissa omaksuttua ratkaisua liittyen siirtokustannusten jakotapaan (mm. Elisa Oyj, Ficom). Finnet ja Ficom katsovat myös, että kaapeleiden ja rakenteiden siirtovelvollisuuden tulisi olla ilmoituksen sijasta valituskelpoinen päätös.

Gasum Oy nostaa esiin, että muutoksen tekeminen korkeapaineiseen maakaasuputkistoon on raskas ja kallis prosessi. Tiehallinto ja Gasum ovat yhteistyönä laatineet vuonna 2009 valmistuneen ohjeen ”maakaasuputket ja maantiet”. Ohjeen mukaan tienpitöviranomaisen korvaa tienpidosta johtuvat tiealueelle sijoitettujen siirtoputkien siirrot, kun putken omistaja on lunastanut käyttöoikeuden tiealueeseen. Gasumilla on maakaasun siirtoputken pitämistä varten lunastuslain mukaisella menettelyllä hankittu kiinteistöihin kohdistuva pysyvä käyttöoikeus. Gasum esittää, että esitettyyn maantielain uuteen lainkohtaan 42 b § sisällytettäisiin ehto, jonka mukaan tienpitöviranomaisen vastaa siirtokustannuksista silloin, kun rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja on lunastanut käyttöoikeuden tiealueeseen. Maakaasuputken siirron toteuttaminen vaatii yleensä vähintään 12 kuukauden ajan ja maantielakiin nyt siirtoaikatauluksi esitetty enintään 12 kuukauden määräaika, saati esitetty alimmaismääräaika 6 kuukautta, on Gasumin näkemyksen mukaan aivan liian lyhyt vaativille maakaasuputkiston

siirtotöille. Gasum katsookin, että maantielakiin tulisi sisällyttää mahdollisuus muutosaikataulusta sopimiseen tienpitäjän ja maakaasuputken omistajan kesken ottaen huomioon siirtotöiden vaativan huollin suunnittelun sekä myös maakaasun loppukäyttäjien energiatarpeet ja oikeudet.

FiCom ei pidä Livin määräyksenantovaltuutta, jossa korvausvelvollinen viranomaisena itse määrää sen suoritettavaksi tulevan korvausmäärän, hallinnon oikeusperiaatteisiin kuuluvan objektiivisuusperiaatteen mukaisena. Määräyksenantovaltuus on myös ongelmallinen teleyrityksen oikeusturvan kannalta, koska yritys ei voisi käyttää oikeussuojakeinonaan valitusmahdollisuutta. Määräyksenantovaltuuden sijaan asiasta tulisi säätä laissa.

**Ilmoituksen ajankohta:** Lausunnoissa esitetään 21 päivän aikarajan lyhentämistä. Energiategollisuus katsoo, että määräaika tulisi lyhentää kolmeen arkipäivään, koska kyseessä on ilmoitusmenettely ja väärinkäytösten varalta tienpitoviranomaisella kuitenkin oikeus jopa siirättää johto. Finnet katsoo, että ilmoitusajan tulisi olla 14 päivää etenkin, kun lakiesityksen perusteluissa todetaan että ilmoitukset voidaan valita tarkastettavaksi niiden luonteen ja ilmoittajan aiemman toimihistorian perusteella. Ficom katsoo, että ilmoitus tulisi tehdä 10 päivää ennen suunniteltua aloittamispäivää. Ficom katsoo myös, että tienpitoviranomaisen mahdollisuudelle kieltää toimenpide tulisi asettaa aikaraja, joka olisi viimeistään viisi päivää ennen ilmoitettua aloitusajankohtaa.

Liikennevirasto puolestaan tuo lausunnossaan esiin huolen siitä, onko 21 päivää riittävä aika ilmoitusten tarkistamiseen viranomaisen resurssien puitteissa.

Pohjanmaan liitto nostaa esiin, että mikäli lain tarkoituksena on harmonisoida ja yhtenäistää käytäntöjä, voisi ilmoitusten antamisen määräajat sähkö- ja telekaapeleiden sekä mainosten ja ilmoitusten osalta yhtenäistää samanpituisiksi.

**Muut:** Posti, Ficom ja Viestintävirasto esittävät, että postilaatikoiden sijoittaminen säädettäisiin maantielaisissa luvasta vapaaksi ja samassa yhteydessä harkittavaksi, onko postilaatikoiden sijoittamisesta ilmoittaminen tarpeen.

Viestintävirasto huomauttaa, että perusteluiden viittauksesta yhteisrakentamislakiin puuttuu maininta siitä, että tietopisteelle on ilmoitettava tiedot myös verkon fyysisestä infrastruktuurista, suunnitelluista rakennustoista sekä rakentamiseen liittyvistä lupamenettelyistä. Myös suojaputkiin asennetuista tele- tai sähkökaapeleista tulee ilmoittaa tietopisteelle.

Finnet liitto tuo esiin, että lakiesitys ei erottele sähkökaapeleita telekaapeleista, vaikka telekaapeleihin ei liity sähköturvallisuus-näkökohtia. Ero tulisi huomioida luvan sijasta telekaapeleiden kevyempänä ilmoitusmenettelyinä.

Finnet huomauttaa, että maksujen kohtuullinen taso ja perusteet tulisi myös käsitellä lakimuutoksen yhteydessä osana kokonaisuutta, vaikka asia ei sinänsä itse lakiin sisällykään. Erityisesti ilmoitusmaksun tulisi olla olennaisesti lupamaksua alemmalla tasolla. Vastaavasti Ficom tuo esiin, että jatkovalmistelussa tulisi käsitellä myös hinnoittelua tai ainakin sen reunaehdot. Koska ilmoitusmenettelyä koskeva käsittely on tienpitoviranomaiselle kevyempi ja vähätisempi, tulisi hinnoittelun vastata enintään siitä aiheutuvia kustannuksia (Valtioneuvoston maksuasetuksen (1397/2014) liitteen maksutaulukon B1 Tienpidon suoritteet; ensimmäisen kohta, jossa suoritelmäärä 200 euroa).

Vesilaitosyhdistys toteaa 42 a §:n osalta, että lainkohdan perusteluissa on esitetty lakia tiukempi kantaa edes kaapeleiden luvanvaraiseen sijoittamiseen pohjavesisuojausalueelle. Vesilaitosyhdistys pitää perustelujen kantaa oikeana pohjaveden suojelun ja pohjavesisuojauslakiin tehtyjen investointien kannattavuuden vuoksi ja ehdottaa asian esittämistä samoin myös laissa.

Sisäministeriön poliisiosasto katsoo, että järjestyslain 6 §:n lainvalmisteluaineistossa (HE 20/2002) todettuja seikkoja tulisi huomioida laajemmin MTL 42 §:n perusteluissa.

## **Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu, MTL 52 §**

**Ilmoitusmenettely:** Tienvarsimainontaa ja -ilmoittelua koskevan sääntelyn keventämisen tavoitetta ja ilmoitusmenettelyyn siirtymistä pidetään lausunnoissa kannatettavana. (mm. Liikennevirasto, KKV, Etelä-Pohjanmaan liitto, Lapin liitto, Pohjanmaan liitto, Etelä-Karjalan liitto, MTK, Mainostajien liitto, Kaupan liitto, Mara, Outdoor Finland ry, Suomen Yrittäjät Oy, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto, Suomen Tieyhdistys) Valtioneuvoston kanslia katsoo, että esitetyt muutokset edistävät hallituksen strategisen ohjelman tavoitteita. Lisäksi esitykset lakien menettelyiden yhdenmukaistamiseksi ja hallinnollisen taakan keventämiseksi ilmoitusmenettelyä lisäämällä tukevat hyvin hallitusohjelman kärkihankkeita ja niiden tavoitteita. Pohjois-Karjalan liitto korostaa, että esitys on erittäin kannatettava, sillä nykyinen tiukka mainos- ja opastuslupakäytäntö ei ole huomioinut riittävästi alueiden ominaisuuksia ja alueiden elinkeinoelämän erilaisia tarpeita.

HSL katsoo, että esitetyn tienvarsimainonnan ja -ilmoittelun ilmoitusmenettelyyn siirtymisen sijaan kannatettavampaa olisi lisätä väljyyttä ja joustavuutta voimassaolevan lain mukaiseen lupamenettelyyn sekä siihen liittyviin toimintatapoihin. Tällöin liikenneturvallisuuden ja ympäristön laadun ja siisteyden harkinta säilyisi tienpitäjällä. HSL katsoo lisäksi, että ilmoitusvelvollisuus olisi perusteltua ulottaa ehdotetun lain 52 §:n 4 momentissa lueteltuja tilaisuuksia koskeviin ilmoituksiin ja mainoksiin esimerkiksi sähköisenä ilmoituksena siten, että lupaa ilmoituksen tai mainoksen pystyttämiseen ei tarvitsisi odottaa (eikä resursseja luvan myöntämiseen tarvitsisi käyttää), mutta tiedot ilmoituksen pystyttäjästä tulisivat rekisteröidyiksi.

VMV-Yhtiö Oy (VMV-Media) ei pidä suotavana siirtymistä ilmoitusmenettelyyn, sillä nykyisille rajoituksille on olemassa perusteltuja ympäristönsuojeluun ja liikenneturvallisuuteen liittyviä syitä, ja luvattomien tienvarsimainosten määrä on jo nyt suuri. VMV-Yhtiö Oy ei myöskään yhdy perustelujen kantaan, jonka mukaan olisi tarpeettomasti rajoitettu mainontaa aiemmin tai että olisi ollut epäselvyyttä tilapäisille mainoksille ja ilmoituksille vaadittavista luvista.

Suomen yrittäjät katsoo, että perusteluihin on kirjattava hallintolain mukainen perusteluvelvollisuus, velvollisuus antaa perusteltu hallintopäätös.

**Sijoittamisperusteet:** Ympäristöministeriö, Jyväskylän kaupunki ja Rakennustarkastusyhdistys esittävät ja pohtivat, että pykälässä tulisi säilyttää liikenneturvallisuusnäkökohtien lisäksi myös vaatimus mainoksen tai ilmoituksen laadimisesta ja sijoittamisesta siten, että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön. Varsinais-Suomen liitto toteaa, että erityisesti maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkailla kulttuurimaisema-alueilla tulisi myös maisemavaikutusten voida sisältyä mainoksen tai ilmoituksen mahdollisiin kieltämisperusteisiin. Rakennustarkastusyhdistys RTY ry katsoo, että tulee harkita selkeää lain säännöstä, joka kieltää tienvarsimainonnan maiseman- ja luonnonsuojelun kannalta herkillä alueilla.

Liikennevirasto katsoo, että turvallisuuden korostaminen mainosten sijoittamisedellytyksenä on keskeistä.

Mainostajien liitto, Outdoor Finland ry, Clear Channel Finland, Suomen Yrittäjät kannattavat sitä, että sijoittamisedellytyksenä tarkastellaan yksinomaan liikenneturvallisuusnäkökohtia. Outdoor Finland ja Suomen yrittäjät tuovat kuitenkin esiin, että esitys on tältä osin ristiriitainen koskien E-teitä, joiden osalta perusteluissa on mainittu, ettei arviointi perustuisi pelkkiin liikenneturvallisuusnäkökohtiin. Esitetään lisäystä perusteluihin: E-tieverkostoon kuuluvien teiden kohdalla tienpitoviranomaisen on pyrittävä yhteistyössä ilmoittajan kanssa muokkaamaan ilmoitusta siten, että siinä esitetty mainos tai ilmoitus täyttää AGR-sopimuksen mukaiset sitoumukset.

MaRa ry korostaa, että viranomaisen ei saa tarpeettomasti rajoittaa mainosten asettamista liikenneturvallisuuteen vedoten.



Sisäministeriön poliisiosasto huomauttaa, että tulisi miettiä, pitäisikö tässä yhteydessä huomioida myös esimerkiksi sisällöltään arveluttavan tai hyvän tavan vastaisen mainoksen tai ilmoituksen poistamista. Esimerkiksi kuluttajansuojalaissa säädetään markkinoinnin hyvän tavan vastaisuudesta. Yleisesti mainontaan ja ilmoitteluun liittyvät perus- ja ihmisoikeudet: yhtäältä ilmaisunvapaus ja toisaalta ihmisarvon, poliittisen ja uskonnollisen vakaumuksen kunnioitus sekä syrjinnän kieltä, jotka pohjautuvat muiden perus- ja ihmisoikeuksien turvaamiseen.

**Määräyksenantovaltuus:** Liikenneviraston määräyksenantovaltuutta pidetään hyvänä. (mm. Etelä-Karjalan liitto, Outdoor Finland ry, Clear Channel Finland Oy, Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto) Outdoor Finland ry korostaa, ettei määräyksissä kuitenkaan tule tiukentaa nykyisiä tulkintoja ja käytäntöä liikenneturvallisuuden osalta.

Liikennevirasto katsoo, että määräyksenantovaltuus selkeyttää mainosten sijoittamisen sääntelyä ja toiminnanharjoittajien mahdollisuutta arvioida mainosten mahdollisia sijoittamispaikkoja. Liikenneviraston ohje ei ole oikeudellisesti riittävä pohja päätöksenteolle.

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenneviraston tulisi antaa objektiiviseen selvitykseen perustuvat yksiselitteiset kriteerit liikenneturvallisuusseikkojen kannalta hyväksyttävien valomainoslaitteiden asettamiselle. Myös Pohjanmaan liitto tuo esiin, että liikenneviraston ohjeistuksella mainontalaitteiden teknisistä ominaisuuksista tulisi määrätä etenkin mainoksissa käytettävien sähköisten valo- ja led-tilujen valotehosta sekä mainosten dynaamisuudesta (videot, liikkuvakuva, vilkuttavat ja nopeasti vaihtuvat kuvat). Liitto korostaa, että vaikka laki ottaakin kantaa mainosten sijoittamispaikkaan, niin myös väärin suunnattuina valomainokset saattavat joko häikäistä tai viedä tienkäyttäjän huomion kokonaan muusta liikenteestä.

Suomen Yrittäjät katsoo, että perusteluita tulee täsmentää liikennevirastolle ehdotetun määräyksenantovaltuuden osalta, sillä nyt perusteluissa kuvattu määräyksenantovaltuus ei ole riittävän tarkkarajaisesti määriteltä.

**Suhde maankäyttö- ja rakennuslakiin:** Helsingin kaupunki tuo esiin, että ulkomainoslaitteiden luvanvaraisuudesta säädetään maantielain lisäksi maankäyttö- ja rakennuslaissa. Esitys johtaisi ulkomainosyhtiöiden mainoslaitteiden luvanvaraisuuden määrittelyn tapahtumaan eri kriteereillä riippuen siitä, sijaitseeko mainoslaitte maanteiden liikennealueilla tai katualueilla. Koska ulkomainonta on pääosin kielletty maantielaissa tällä hetkellä, on se jätetty maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:ssä säädetyn luvanvaraisuuden ulkopuolelle. Nyt lausunnolla oleva lakiesitys johtaa tarpeeseen tarkistaa samalla maankäyttö- ja rakennuslain 126 a §:ää. Jos esitysluonnoksen mukaiseen ilmoitusmenettelyyn mennään, syntyy tarvetta laatia kuntien alueille ohjeistusta mm. mainosten mahdollisista sijoituspaikoista, koosta ja vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Vantaan kaupunki toteaa, että voimassa olevan lain mukaista yleiskieltoa tienvarsimainosten ja ilmoitusten asettamisesta ei tule poistaa kokonaan ainakaan asemakaava-alueella. Esitetty mainosten vapaa pystyttäminen kaupunkialueilla merkitsee hallitsemattoman tilanteen syntymistä sekä selvää ympäristön laadun heikkenemistä. Luvanvaraisuus mahdollistaa opastuksen kokoamisen hallittuihin yhteisiin yritystauluihin ja opasteryhmiin sekä tukeutumisen liikennemerkein tapahtuvaan opastukseen. Laissa tulisi säätää eri säädökset taajaan asutulle alueelle (merkitty taaja-alueeksi liikennemerkein) tai asemakaavoitetulle alueelle, missä mainokset ja ilmoitukset tiealueella olisivat edelleen luvanvaraisia nykysäädösten mukaisesti.

Rakennustarkastusyhdistys RTY ry korostaa, että mainoslaitteiden luvanvaraisuutta on syytä tarkastella kokonaisuutena, jotta nykyinen sekava tilanne selkiytyisi. Ei ole toivottavaa, että rakennetussa kaupunkiympäristössä aivan samanlaisten mainoslaitteiden luvan edellytysten harkinta on erilaista sijoituspaikasta riippuen.

**Siirtymäsäännös:** Mainostajien liitto ja Outdoor Finland ry katsovat, että siirtymäsäännös ei ole oikeudenmukainen, koska uuden säännöksen mukaan viranomaisella voisi kieltää mainoslaitteen 30

päivän kuluessa, vaikka aiempi lupa olisi ollut toistaiseksi voimassa. Lisäksi katsotaan, että siirtymäsäännöksestä aiheutuisi kohtuutonta hallinnollista haittaa ja taloudellista menetystä. Uuden ilmoituksen johdosta jouduttaisiin myös uusimaan maanomistajien kanssa tehtyjä sopimuksia. Mainostajien liitto ja Outdoor Finland ry kannattavat siirtymävaiheen osalta kevennettyä ilmoitusmenettelyä, jossa huomioitaisiin jo ilmoituksen tekijän jo aikaisemmin luvan haun yhteydessä antamat tiedot. Lisäksi ilmoituksen tulisi olla maksuton.

Suomen Yrittäjät katsoo, että siirtymäsäännös on tarpeeton ja aiheuttaa turhaa hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Kun lakiehdotuksen mukaan mainoksen asettamisen edellytyksiä on nimenomaan tar-koitus keventää, ei pitäisi olla mahdollista tehdä kielteistä päätöstä nykyistä huomatta-vasti kevyempien asettamisedellytysten vallitessa. Suomen Yrittäjät katsoo luottamuksensuoja ja tarpeettoman hallinnollisen taakan minimointi huomioiden, ei ole perusteltua edellyttää määräaikaisen poikkeusluvan saaneiden tienvarsimainosten osalta 52 §:n mukaista ilmoitusta määräajan päättymisen jälkeen.

Clear Channel Finland Oy pitää siirtymäsäännöstä ongelmallisena myös perustuslain kannalta, sillä lainmuutoksen seurauksena luvanhaltija voisi menettää aikaisemman lain perusteella saamansa oikeuden käyttää omaisuuttaan. Perustuslain vastaisuuden ja taloudellisen kohtuuttomuuden lisäksi Clear Channel Finland katsoo, että esitetty siirtymäsäännös olisi vastoin luottamuksensuojaperiaatetta.

**Muut:** Outdoor Finland ry tuo esiin, että esityksestä ei käy ilmi, olisiko jo ilmoitetun mainoslaitteen tekninen muuttaminen uuden ilmoituksen varaista, ja ehdottaa, että ilmoitusta ei tarvitsisi tehdä ellei muutos ole merkityksellinen ja muuttaisi olennaisesti laitteen ulkomuotoa.

Clear Channel Finland Oy katsoo, että varsinaiseen ilmoitukseen pitäisi liittää jonkinlainen selvitys tai vähintään vakuutus siitä, että on riittävät taloudelliset edellytykset hankkia ja asentaa asianmukainen mainoslaitte ja pitää se kunnossa.

Clear Channel Finland Oy katsoo, että mainoslaitteen asettaminen pitäisi voida kieltää vähintäänkin tilanteessa, jossa sama ilmoittaja ei ole pystynyt pitämään jo olemassa olevia mainoslaitteita asianmukaisessa kunnossa ja laitteiden ympäristöä siistinä. Laissa pitäisi Clear Channel Finland Oy:n ja Outdoor Finland ry:n mukaan olla nimenomainen velvoite pitää laite ilmoituksen mukaisessa kunnossa ja laitteen ympäristö siistinä. Clear Channel Finland Oy:n mukaan maantielain 101 §:n mukaisten pakkokeinojen käyttäminen pitäisi olla mahdollista myös, jos mainoslaitte on käyttämätön tai jos se ei ole asianmukaisessa kunnossa tai jos laitteen ympäristöä ei pidetä siistinä.

Suomen Yrittäjät esittävät, että perusteluihin lisättäisiin maininta siitä, että mainosten sijaintitiheyden vaikutusta liikenneturvallisuusnäkökohtiin arvioidessaan, on tienpitoviranomaisen annettava etusija paikallisille tai tieympäristön yhteydessä tai sen läheisyydessä toimiville ilmoittajille.

MaRa ry toteaa, että tavoitteena tulee olla matkailijoiden palveleminen nykyistä paremmin ja viranomaistoiminta, joka ei vääristä yritysten välistä kilpailua epäjohtonmukaisella toiminnallaan.

Outdoor Finland ry tuo esiin, että on suhtauduttava kriittisesti hallinnollisen taakan kevenemiseen lain piiriin tulevien toimijoiden kasvun myötä, ja jos ilmoituksen käsittely tarkoittaa käytännössä samanlaista tienpitäjän harkintaan perustuvaa prosessia kuin nykyinen poikkeuslupamenettely.

Ilmoituksen tulee mm. Outdoor Finland ry:n ja Suomen Yrittäjien mukaan olla maksuton.

Oikeusministeriö nostaa esiin tienvarsimainonnan sääntelyyn liittyvät valtiosääntöoikeudelliset kysymykset. Se painottaa, että säännösehdotuksia on syytä tarkastella säätämisyjärjestysperusteluissa. Voimassa oleva pykälä on perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella säädetty. Oikeusministeriö katsoo esimerkiksi, että jatkovalmistelussa on syytä tehdä seikkaperäisesti selkoa mainoksen ja ilmoituksen eroista erityisesti ottaen huomioon perustuslakivaliokunnan kanta luonteeltaan poliittisen ja muun aatteellisen mainonnan rinnastamisesta lähtökohdiltaan kaupalliseen mainontaan. Oikeusminis-

teriö kehottaa tarkastelemaan, onko säännösehdotuksen 4 momenttiin ehdotettua luetteloa mahdollista täsmentää perustuslakivaliokunnan mainitun kannan paremmin huomioivaksi.

**Maantien lakkauttamistoimivalta MTL 99 ja 89 §, Rautatien lakkauttamistoimivalta RataL 28 ja 79 §:**

Valtioneuvoston kanslia katsoo, että muutosesitykset edistävät hallituksen strategisen ohjelman tavoitteita. Liikenneviraston mukaan muutokset parantavat viranomaisten toimintaedellytyksiä ja sujuvoittavat menettelyjä. Muutokset selkeyttävät Liikenneviraston toimivaltaa ja korostavat sen vastuuta maantie- ja rataverkon kehittämisen kokonaisuudesta ja resurssien tarkoituksenmukaisesta kohdentamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätösvallan pidätysoikeuden osalta mm. Liikennevirasto tuo esiin, että olisi täsmennettävä sitä, millaista hanketta liikennepoliittisesti merkittävällä maantien lakkauttamisella tarkoitetaan, kuten on ratalain perusteluissa tehty. Satakuntaliitto ehdottaa, että liikennepoliittisen merkittävyyden toteamisessa hyödynnettäisiin maakuntakaavoja, joiden tekemisen yhteydessä on kuultu laajasti sidosryhmiä ja poliittisessa päätöksentekoprosessissa on määritelty kunkin maakunnan keskeinen liikenneverkko sekä sen kehittämisen suuntaviivat. merkittävyyden arvioinnissa tulisi Satakuntaliiton mukaan lisäksi hyödyntää alueilla laadittuja ja hyväksytyjä liikennejärjestelmäsuunnitelmia.

Lapin liitto katsoo, että jatkossakin tulisi turvata, että kunnilla ja maakunnan liitolla on mahdollisuus vaikuttaa maantie- ja rataverkkoa koskeviin päätöksiin mm. tie- tai rataosuuksien lakkauttamista koskevissa kysymyksissä. Tarvittaessa tulisi olla mahdollisuus käyttää erillisiä neuvottelumenettelyjä asian ratkaisemiseksi. Kainuun liitto katsoo, että nykyinen Liikenneviraston sekä kuntien ja maakunnan liittoja koskeva yksimielisyyden vaatimus suunnitelman olennaisista kohdista tulee säilyttää myös uudessa laissa, joko nykyisen kaltaisena tai niin, että tien- ja radan lakkauttamista koskevien päätösten tulee perustua voimassa olevaan kaavaan vastaavalla tavalla kuin uuden tien tai radan rakentaminen.

Pirkanmaan liitto tuo esiin, että väyläverkon supistamisella on kauaskantoisia vaikutuksia. Erityisesti rataverkon osalta päätöksissä tulee liiton mukaan olla taustalla selkeä kokonaiskuva liikennepoliittisesta tahtotilasta, elinkeinoelämän pitkän aikavälin kehityskuvasta sekä alueidenkäytön suunnasta. Pirkanmaan liitto katsoo, että kokonaiskuvan muodostamisessa liikenne- ja viestintäministeriöllä on niin vahva rooli, ettei vastuuta tule siirtää virastotasolle.

MTK katsoo, että lakkauttamistoimivaltoja ei pidä siirtää Liikennevirastoon. Suomen Tieyhdistyksen kannan mukaan se taho, joka vastaa tienpidosta, ei voi päättää tieverkon laajuudesta. Päätöksiä ja niiden perusteluita ei saa jättää pimentoon, vaan ne on tehtävä läpinäkyvästi ja avoimesti. Siksi oikea päätöksentekopaikka lakkauttamisen suhteen on ministeriö.

HSL katsoo, että Liikenneviraston vastuun lisääminen maantie- ja rataverkon kehittämisestä on lähtökohtaisesti kannatettavaa. Sen mukaan yleissuunnitelmaa ja ratasuunnitelmaa koskevien erimielisyyksien viemisestä liikenne- ja viestintäministeriöön ei kuitenkaan tulisi luopua, koska tämä voi vähentää maankäytön kehittämisen huomioimista liikenneverkon kehittämisessä.

Etelä-Pohjanmaan liitto ja Pohjois-Karjalan liitto eivät kannata ratalain 79 §:ään esitettyä muutosta, jolla toimivalta rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttamiseen siirtyisi liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikennevirastolle, koska päätöksillä on merkittäviä taloudellisia ja liikennepoliittisia seuraamuksia.

Pohjanmaan liitto katsoo, että raiteiden lakkauttamista koskevat asiat ovat aina vähintään seudullisesti merkittäviä - usein myös kahta tai useampia maakuntia koskevia - päätöksiä. Ao. ministeriöitä, maakuntia ja kuntia tulisi kuulla aina, kun kyse on ratojen lakkauttamisesta, etenkin jos käytettävä raide (tai kiskopari) on ainoa olemassa oleva kyseisen kulkumuodon yhteys.

### **Ratojen suoja- ja näkemäalueet, RataL 37 §, 38 §, 39 §, 41 §**

Ratojen suoja- ja näkemäalueiden tulemista voimaan suoraan lain nojalla pidetään pääasiassa hyvänä. Uudenmaan liitto katsoo, että rautateiden suoja- ja näkemäalueiden syntyminen suoraan lain perusteella antaa nykyistä paremmat edellytykset liikennöinnin turvaamiseen. Vaikutus maanomistajan oikeuteen käyttää omaa kiinteistöään on vähäinen saavutettavaan yleiseen hyötyyn nähden, joten muutokselle ei ole estettä. Liikennevirasto toteaa, että rataverkon suoja- ja näkemäalueisiin liittyvät muutokset selkeyttävät radanpitäjän asemaa radanvarren riskipuuston poistossa ja parantavat sitä kautta turvallisuutta ja vähentävät puiden kaatumisten junaliikenteelle ja siten asiakkaille kuin myös rataverkolle aiheuttamia vahinkoja ja haittoja sekä näistä radanpitäjälle aiheutuvia kustannuksia.

MTK katsoo, että suoja- ja näkemäalueiden tuleminen suoraan lain nojalla voimaan on liian epäselvä maanomistajan oikeusturvan ja omaisuuden suojan kannalta. MTK pitää myös esitettyä tienpitäjän näkemäalueen lunastusoikeuden laajennusta ongelmallisena omistusoikeuden suojan kannalta. Suomen kiinteistöliitto painottaa, että rajoituksista koituva haitta tulisi ottaa huomioon ja korvata kiinteistönomistajalle täysimääräisesti. Helsingin kaupunki korostaa, että suoja- ja näkemäalueiden perustuminen suoraan lakiin ei saa merkitä sitä, että rajoitetaan kunnan asema- kaavoitusta ratojen varrella kaupunkirakentamisen tiivistämiseksi. Etelä-Karjalan liitto katsoo, että näkemäalueen osoittaminen tiesuunnitelmassa liikenneturvallisuussyistä tiealueeksi on kannatettavaa, mikäli se ei aiheuta kohtuutonta haittaa asianosaisille. Vähäisestä asemakaavapoikkeamasta ja näkemäalueen osoittamisesta tiealueeksi tulee voida pitää viranomaisneuvottelu.

Ehdotusta, jonka mukaan voimassa olevassa laissa olevan suoja- ja näkemäalueita koskevan ehdotoman rakennuskiellon sijaan alueilla ei saisi pitää rakennusta, joka voi aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai suoja-alueen osalta haittaa radanpidolle, pidetään hyvänä täsmennyksenä. Myös ratalain toimenpiderajoituksia suoja- ja näkemäalueilla koskevaan 39 §:ään esitettyä kannatetaan. Samoin radanpitäjän poikkeamisvaltaa ja poikkeuksia rajoituksista koskevia esityksiä pidetään hyvinä.

VR tuo esiin, että esityksessä jää epäselväksi, millä perusteilla 37 §:n mukaan suoja- aluetta voitaisiin supistaa.

### **Lunastuksen laajentaminen MTL 67 § ja RataL 57 §**

Laajennusta kiinteistön omistajan oikeuteen lunastuksen vaatimiseen pidetään yleisesti ottaen kannatettavana (mm. Suomen Yrittäjät ja Suomen kiinteistöliitto). Esimerkiksi Suomen omakotiliitto ja Suomen kiinteistöliitto korostavat kuitenkin lunastuslakiin sisältyvän täyden korvauksen periaatteen toteutumisesta huolehtimisesta.

Laajennukseen tienpitäjän oikeuteen vaatia lunastusta suhtaudutaan varauksellisemmin. Suomen Yrittäjät katsoo, että päätösvalta lunastuksen laajentamisesta huomattavan haitan perusteella tulee olla kiinteistön omistajalla. Suomen kiinteistöliitto korostaa, että lunastusmahdollisuuksien laajennettaessa on huolehdittava lunastuksen käytön tarkasta rajaamisesta. Suomen Tieyhdistyksen mukaan tienpitäjän lunastusoikeuden laajennus olisi kohtuuton erityisesti uuden kulkuyhteyden rakentamisen kannalta tilanteissa, joissa kiinteistö tai sen osa olisi muutoin vielä käyttökelpoinen tarkoitukseensa. MTK katsoo, että tienpitäjän näkemäalueen lunastusoikeuden laajennus ongelmallinen omistusoikeuden suojan kannalta.

Oikeusministeriö pitää asianmukaisena, että maantielaki ja ratalaki sisältävät tarpeelliset säännökset infrastruktuurihankkeiden toteuttamisesta johtuvan epätarkoituksenmukaisen kiinteistöjaotuksen järjestelemiseksi ja hankkeista aiheutuvien haittojen poistamiseksi. Alueen omistajan oikeus vaatia haittan kohteen lunastusta on osa tätä keinovalikoimaa. Tienpitäjälle osoitetussa oikeudessa lunastaa kiinteistö tai sen osa on kuitenkin kyse perustuslain 15 §:n 2 momentissa tarkoitettusta tilanteesta, jota

tulee tarkastella säätämisyjärjestysperusteluissa. Oikeusministeriö huomauttaa, että asiaa koskevat perustelut ovat kuitenkin hyvin niukat.

Maanmittauslaitos katsoo, että lunastusmahdollisuuden laajentamiset saattaisivat tosiasiallisesti edistää tarkoituksenmukaisen uuden kiinteistöjaotuksen syntymistä maisemaa ja kiinteistöjaotusta pirstovan väylähankkeen jälkeen.

### **Tilapäinen kulkutie ja korvaus maantieliikenteen aiheuttamista vahingoista, MTL 36 §, 73 §**

Sisäministeriön poliisiosasto ja Rajavartiolaitos pitävät muutosta perusteltuna, sillä on perusteltua, että liikenteenohjaaja voi ohjata liikenteen myös yksityisellä maalla olevalle tielle. Perusteltua myös, että ajoneuvoista aiheutuneista korvauskysymyksissä viitataan vahingonkorvauslakiin. On tärkeää, että tuottamus tulee kysymykseen vain poikkeuksellisesti, sillä tilapäisen kulkutien puutteet ohjattavan liikenteen laadun ja määrän kannalta olisivat liikenteen ohjaajan selvästi havaittavissa. Liikenteen ohjaajalla ei voi kuitenkaan olla tiedossa esimerkiksi tien kantavuutta tai siltojen kestävyyttä.

Maanmittauslaitos kiinnittää huomiota siihen, että ehdotetun maantielain 36 §:n lisäksi tilapäisestä kulkutiestä säädetään myös yksityistielain 81 §:ssä, mikä tarkoittaa sitä, että edellytyksenä tilapäisen kulkutien järjestämiselle ovat YksTL 81 §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyminen. Myös menetyt näissä kahdessa laissa tilapäisen kulkutien järjestämiseksi vaikuttavat olevan erilaiset.

Suomen Tieyhdistys katsoo, että on lähtökohtaisesti perusteltua olla mahdollisuus tilapäisen kulkutien järjestämiseen. Tavanomaisen tietyön sisällyttämisestä perusteeksi ei kuitenkaan pidetä oikeudenmukaisena ja kohtuullisena yksityisen kiinteistön omistajan tai yksityisen tien pitäjän kannalta. Voi syntyä tilanne, jossa raskas liikenne ohjataan yksityiselle tielle, joka ei siihen lainkaan sovellu. Tilanne olisi liikenteen ja yksityistien kannalta epätoivottava. Kuulemisessa tulee mainita tiekunta, tapauksessa, että sellainen on. Tiekuunnan kuuleminen on olennaisen tärkeää.

Sisäministeriön poliisiosasto ja Suomen Tieyhdistys kannattavat MTL 73 §:ään esitettyä selkeyttävää muutosta, jonka mukaan maantien pitäjä vastaisi maantieliikenteen yksityiselle tielle aiheuttamista vahingoista, kun yksityistä tietä on käytetty 36 §:n mukaisesti tilapäisen kulkutienä. Sisäministeriön poliisiosasto pitää esitettyä muutosta perusteltuna, koska liikenteen ohjauksella yksityiselle tielle pyritään nimenomaan esimerkiksi liikenneonnettomuuden aiheuttamien maantien liikenteen häiriön minimoimiseen ja on siten maantienpitäjän intressissä.

### **Ratalain uusi 2a-luku: Tasoristeyslupa, tasoristeyksen rakentaminen ja kunnossapito sekä ylityslupa:**

Liikennevirasto ja Suomen Yrittäjät katsovat, että tasoristeyskiä koskevan sääntelyn täsmentäminen selkeyttää tilannetta. VR huomauttaa tasoristeyksen rakentamista ja siirtämistä koskevan 28 a §:n osalta, että rataverkolle ei lähtökohtaisesti pitäisi rakentaa yhtään uutta tasoristeystä.

MaRa ry kannattaa esitystä rautatien ylittämiseen moottorikelkalla tarvittavan luvan myöntämisen helpottamisesta. Lapin liitto pitää muutosta ylityslupaa koskevaan sääntelyyn hyvänä erityisesti matkailuyrittäjien ja muiden elinkeinoharjoittajien näkökulmasta. VR korostaa rautatien ylittämistä koskevan 28 c §:n osalta, että turvallisuus rataverkolla on ensisijaista, eikä moottorikelkkailuharrastus tai matkailuelinkeinon näkökulma ole riittävä peruste muutokselle. Jos ehdotettu muutos tulee voimaan, on rautatieliikenteen harjoittajia aina kuultava ennen lupien myöntämistä, ja asiasta pitää voida sopia yhteisiä sääntöjä noudattaen. Rajavartiolaitos ja sisäministeriön poliisiosasto pitävät perusteltuna, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi mahdollisuus ylittää rata maastossa tapahtuvien valvonta-tehtävien vuoksi 28 c §:n nojalla.

### **Maantielain mukaiset hallinnolliset pakkokeinot 101 §:**

Maantielain hallinnollisia pakkokeinoja koskevan 101 §:n 2 momenttiin esitettiin laajennusta tienpitoviranomaisen oikeuteen ryhtyä liikenneturvallisuuden vaatimiin välittömiin toimenpiteisiin. Laajenuusta ei pidetä kaikilta osin hyväksyttävänä esimerkiksi omaisuuden suojan kannalta. Suomen Yrittäjät tuo esiin, että lakimuutos laajentaisi tienpitoviranomaisen toimivaltaa myös ehdotetun ilmoitusmenettelyn soveltamisalan ulkopuolella olevien mainosten ja ilmoitusten valvontaan. Ehdotettu toimivallan laajentaminen saattaisi laajentaa viranomaisen valvontaoikeuksia esimerkiksi yksityisessä omistuksessa olevien rakennusten ulkoseiniin sijoitettuihin yrityksen nimikyltteihin tai logoihin. Esitystä tulisi Suomen Yrittäjien mukaan siksi arvioida perustuslain turvaaman omaisuuden suojan kannalta tarkemmin. Suomen Tieyhdistys ei pidä tienpitäjän oikeutta poistaa mainoksia tai ilmoituksia teialueen, suoja-alueen tai näkemäalueen ulkopuolelta hyväksyttävänä, vaikka mainonnan kohde olisikin tienkäyttäjä.

Pohjois-Karjalan liitto katsoo, että maantielain 101 §:n 2 momenttiin esitetty muutos on hyvä. Clear Channel Finland katsoo, että maantielain 101 §:n mukaisten pakkokeinojen käyttäminen pitäisi olla mahdollista myös, jos mainoslaitte on käyttämätön, jos se ei ole asianmukaisessa kunnossa tai jos laitteen ympäristöä ei pidetä siistinä.

Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto (AVI) pitää maantielain 101 §:n 2 momenttiin esitettyä muutosta mainosten osalta perusteltuna. Se huomauttaa kuitenkin, että muutoksenhausta ei ole säädetty ja että oikeusturvan tarve on huomioitava. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto pohtii, että hallintopäätöksen asiassa voisi tehdä tienpitoviranomainen tai keskitetysti aluehallintovirasto koko maan osalta. Yhtenäisen käytännön ylläpitäminen puoltaa sen mukaan keskittämistä aluehallintovirastoon.

Liikennevirasto ehdottaa toimivaltaa hallintopakkokeinoista annettavaksi tienpitoviranomaiselle kokonaisuudessaan. Hallinto-pakkokeinoista vastaa aluehallintovirasto ja välittömästä hallintopakosta tietyissä rajatuissa tilanteissa tienpitoviranomainen. Jako on aiheuttanut tulkintaongelmia. 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. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on ilmoittanut kannattavansa Liikenneviraston ehdotusta siitä, että toimivalta siirretään kyseisessä asiassa AVI:lle ELY:lle, jolla on toimivalta tienpito- ja lupaviranomaisena. Lisäperusteena muutokselle on, ettei liikenne- ja viestintäministeriö ole muutoinkaan AVI:n toimintaa ohjaava ministeriö. Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintoviraston näkemyksen mukaan hallintopakko asioiden siirtäminen tienpitoviranomaiselle ei toisi talouden kannalta merkittäviä muutoksia huomioon ottaen asioiden vähäinen määrä.

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto toteaa, että AVI:lla ei ole lakiin nähden valvontavaltaa, tai mitään muuta toimivaltaa kuin pykälissä annetut hallinnollisten pakkokeinojen asettamisvalta. AVI voi kieltää lainrikkoja ja asettaa uhkasakkoja, mutta ei käytännössä valvo lakia. Pohjois-Suomen aluehallintovirasto katsoo, että voisi olla syytä selventää toimivallan rajankäyntiä esimerkiksi siten, että mainittaisiin toimivaltainen olevan se AVI, jonka alueella tie-/rataosuus sijaitsee.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto huomauttaa, että valmisteilla oleva aluehallintouudistus tulee toteutuessaan merkittävästi muuttamaan julkisen hallinnon tehtäväkenttää ja toimivaltuuksia. Mikäli ELY-keskukset lakkautetaan, kuten nyt on esitetty, tulevat myös hallintopakkokeinoihin liittyvät tehtävät uudelleen arvioitavaksi.

### **Muutoksenhakusäännökset, MTL 105 §, RataL 92 §**

Oikeusministeriö nostaa esiin, että muutoksenhakusäännöksiä on muutettu edellisen kerran oikeusvaatimus- ja valituslupamenettelyä koskevan lakihankkeen (HE 230/2014 vp) yhteydessä, missä yhteydessä maantielain valitus-lupamenettelyä 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 katso-

nut, että asian laatu tai merkittävyys eivät välttämättä edellytä kaikissa hallituksen esityksessä mainituissa asiaryhmissä pääsyä korkeimpaan hallinto-oikeuteen ilman valituslupaa. Oikeusministeriö esittää jatkovalmistelussa harkittavaksi valitusluvan ulottamista kaikkiin maantielain mukaisiin asioihin.

Pohjois-Karjalan liitto pitää perusteltuna esitystä, jolla muutettaisiin maantielain muutoksenhakua koskevaa säännöstä siten, että maantielain 42 § mukaisista lupapäätöksistä valitettaisiin siihen hallinto-oikeuteen, jonka toimialueella rakenteiden, rakennelmien, laitteiden johdon tai kaapeleiden sijoittamistoimenpiteet toteutetaan.

### **Ratalain rangaistussäännös, RataL 86 §**

Koska ratalain rangaistussäännöstä esitetään muutettavaksi vain pykäläviittausten osalta, oikeusministeriö kiinnittää huomiota rikosoikeudelliseen laillisuusperiaatteeseen. Rikoksen on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä ja tarkkarajaisuudella, ja ns. blankorangaistussäännöksiä on pyrittävä lähtökohtaisesti välttämään, ja pelkästään viittaussäännöksen sisältäviä kriminalisointeja ei tule käyttää lainkaan. Säännökseen on liitettävä yksityiskohtaiset viittaukset niihin säännöksiin, velvoitteisiin ja kieltoihin, joita se koskee, sekä asiallinen luonnehdinta säännösten, velvoitteiden ja kieltojen sisällöstä.

Toisaalta oikeusministeriö katsoo, että jatkovalmistelussa olisi rangaistussäännöksen tarkoituksen mukaisuutta arvioitava kokonaisuutena. Jatkovalmistelussa tulisi käydä vielä läpi kaikki ehdotetut kriminalisoinnit, ja arvioida kunkin kriminalisoinnin todellinen tarve rikosoikeuden viimesijaisuuden periaate huomioden. Olisi arvioitava, riittävätkö muu olemassa oleva sääntely, erityisesti lain 87 §:n mahdollistamat hallinnolliset pakkokeinot, lain noudattamisen tehostamiseen.

### **Muita kommentteja**

Suomen Tieyhdistys toi lausunnossaan esiin muutosesitysten vaikutuksia yksityisiin teihin ja niiden pitäjiin sekä korosti tarvetta tiedottaa ja kuulla myös yksityisen tien tiekuntaa, milloin maantie- tai ratalain mukaiset päätökset koskevat yksityistä tietä, jota varten on olemassa tiekunta. Tieyhdistys katsoi esimerkiksi, että MTL 38 §:ssä esitetty velvollisuus muutostöihin voisi olla kohtuuton. Sen huomautti esimerkiksi myös, että RataL 89 §:n tasoristeyksen liikennemerkkejä koskevan muutosesitys aiheuttaa kuitenkin tilanteen, jossa yksityisteillä osa pysyvistä liikenteen ohjauslaitteista tarvitsee kunnan luvan ja osa ei. Tieyhdistyksen mukaan myöskään kysymystä maantien tai rautatien ylittävän yksityisen tien sillan vastuunjaosta ei ole ratkaistu lainsäädännössä tarpeeksi selkeästi.

Maankäyttö- ja rakennuslain 86 a §:ään esitettyä muutosta kannatetaan. Vantaan kaupunki katsoo, että esitetty muutos huomioi nykyistä paremmin maantien korvaavan kadun osoittamisen muuallekin kuin juuri olemassa olevan maantien kohdalle. Se huomauttaa kuitenkin, että ei saa kuitenkaan päästää syntymään tilanteita, jossa valtio omalla yksipuolisella päätöksellään siirtää tienpitäjän kannalta tarpeettomia tieyhteyksiään kunnan vastuulle.

Liikennevirasto ja Suomen Kuntaliitto tuovat esiin, että uudesta kuntalaista johtuu tarve muuttaa maantielain ja ratalain kuuluttamista koskevia säännöksiä, jotta tiedottaminen yleisessä tietoverkossa kuntien ns. sähköisillä ilmoitustauluilla olisi mahdollista myös maantie- ja ratalakien mukaisista asioista kuulutettaessa. Myös oikeusministeriö toi esiin tarpeen harkita nykyaikaisempien ja tehokkaampien kuulutusmenettelyiden käyttöönottamista.

Sisäministeriön poliisiosasto tuo rajoitettua kunnossapitoa koskevan MTL:n säännökseen esitettyihin muutoksiin liittyen esiin, että liikennevalvonnan ja raskaan liikenteen valvonnan näkökulmasta on erittäin tärkeää, että valvontaan soveltuvia hyvin hoidettuja paikkoja on käytössä myös talviaikaan. Tienpitäjän tulisi huomioida liikennevalvonnan tarpeet päätöksinä tehdessään. Sisäministeriön poliisiosasto toteaa edelleen, että kiireellisen hätäkeskustoiminnan, poliisitoiminnan, pelastustoiminnan ja ensihoidon toteuttamisen kannalta on erittäin tärkeää, että näille toimijoille tulee tieto, jos tie tai katu suljetaan

34 §:n perusteella yleiseltä liikenteeltä. Kuuluttaminen ei välttämättä ole riittävää, vaan tiedon tulisi mennä myös suoraan näille tahoille.

Senaatti-kiinteistöt kiinnittää huomiota valtion liikennealueiden luovuttamista liikennealueiden lakkaamisen tai toiminnan päättymisen tapauksissa koskeviin muutosesityksiin. Myös maantien, niin kuin rautatien, lakkauttamisen osalta lähtökohtana pitäisi Senaatti-kiinteistöjen mukaan olla alueiden luovuttaminen valtion kiinteistövarallisuudesta annetun lain mukaisesti käypää lunastuskorvausta vastaan. Senaatti-kiinteistöt katsoo, että väylien lakkautuksen yhteydessä olisi tarpeellista arvioida vapautuneen kiinteistövarallisuuden tarpeellisuus valtion muihin toimintoihin sekä valtion maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi, minkä vuoksi ehdotetaan esitystä täydennettäväksi siten, että pääsääntöisesti noudatettaisiin mitä valtion kiinteistövarallisuuden hankinnasta, vuokraamisesta, hallinnasta ja hoitamisesta annetussa asetuksessa (242/2015) ja erityisesti 6 §:ssä on säädetty (lähtökohta virastolle tarpeettoman omaisuuden siirtämisestä valtiovarainministeriölle ja maa- ja metsätalousministeriölle).