

kirjaamo@lvm.fi  
eeva.ovaska@lvm.fi

LVM:n lausuntopyyntö 3.4.2018, LVM/587/03/2018

### **LVM:n julkaisu 3/2018: Maantie- ja rautatiealueen toissijainen käyttö**

Ministeriö on pyytänyt Liikenneviraston lausuntoa asiakohdassa mainitusta selvityksestä. Liikennevirasto lausuu asiassa seuraavaa:

#### Yleistä

Selvitys on kattava, selkeä ja helppolukuinen. Selvitys pitää sisällään hyvän katsauksen kotimaisen johtojen ja laitteiden sijoittamislainsäädäntöön ja oikeustapauksiin. Selvityksen ehdoton ansio on pohjoismainen lainsäädäntövertailu, joka osoittaa, että muut pohjoismaat ovat kiinnittäneet samoihin asioihin huomiota. Selvityksen aikana haastateltiin keskeistä lupaviranomaista Pirkanmaan ELY -keskusta sekä ohjaavan viranomaisen Liikenneviraston asiantuntijoita. Lisäksi haastateltiin Ficomin ja Energiategollisuuden edustajia sekä muutamaa mainoksia sijoittavaa yritystä ja lähetettiin 25 sähköpostikyselyä johdon sijoitusilmoituksen tehneelle suunnittelijalle. Sähköpostikyselyyn saatiin 10 vastausta. Haastatteluin ja sähköpostikyselyllä on saatu hyvää tausta-aineistoa. Selvityksen lopuksi sen laatijat esittävät rohkeitakin ehdotuksia johtopäätöksinä maantielain ja ratalain säännösten kehittämiseksi.

Liikennevirasto pitää yhden luukun periaatteen toteuttamista varsin hyvänä asiana etenkin luvan hakijan näkökulmasta, vaikka täydelliseen yhden luukun toimintamallin toteuttamiseen tulee todennäköisesti kulumaan jonkin verran aikaa. Selvitys tuo hyvin esille sen, että digitalisaation hyödyntämisen ei pidä jäädä vain prosessien sähköistämiseen vaan kehittämispotentiaalia on myös näiden prosessien uudelleenarvioinnissa ja niihin liittyvässä laajemmassa kehitystyössä.

#### Maantiealueen toissijainen käyttö

Selvityksessä on otaksuttu, että tienpitäjällä on tieto maanteiden suoja-alueiden leveyksistä koko maantieverkolla (ks. selvitys esim. s. 108). Kun maantielain 61 §:n mukainen säännös on tullut voimaan 1.1.2006 eikä maantielakia edeltävässä yleistielaissa ei ollut vastaavaa säännöstä, ei kattavaa maanteiden suoja-alueiden rajojen kiinteistötietoja ei ole saatavissa. Kiinteistötietojärjestelmästä siis puuttuu valtaosa maanteiden suoja-aluemerkinnöistä, koska suoja-aluemerkinnät on kirjattu vain maantielain voimaantumisen jälkeen tiesuunnitelman tai rajaamistoimituksen nojalla käynnistetyissä maantietoimituksissa.

9.5.2018

Selvityksestä käy ilmi, että Ruotsissa on käytössä maantien lähialueen (tai vierialueen) käsite (intill ett vägområde, s. 55). Myös Tanskassa ja Norjassa on tiealueen lisäksi tien vierialueella erityinen asema 3 m tiealueesta / tien laidasta (vegkant). Maantielakia edeltävässä laissa myös Suomessa oli käytössä yleisen tien vierialueen käsite ja sillä oli omat oikeusvaikutukset (ks. laki yleisistä teistä (243/1954) 40 §), mutta tästä käsitteestä luovuttiin maantielain tultua voimaan ja tilalla on nykyisin tiealue ja suoja-alue.

Sähköisen asioinnin edelleen kehittäminen tienpidon lupien ja ilmoitusten haku- ja käsittelymenettelyyn tai vaihtoehtoisesti sopimusten tekemisiin on kannatettavaa. Norjan mallin mukainen karttapalvelu, jossa on värikoodein (punainen-keltainen-vihreä) osoitettu sallitut, kielletyt ja erityistä harkintaa edellyttävät alueet mainosten asettamiselle ja tunnistettu riskit liikenneturvallisuudelle, voisi olla hyvä toteuttaa Suomessakin. Kaapeleiden osalta sähköisen asioinnin kehittämisen haasteena on se, että tienpitäjällä ei ole aukotonta tietoa siitä, missä kaikkialla kaapeleita sijaitsee. Kaapelien sijaintitiedot löytyvät valtakunnallisista sijaintitietopalveluista sekä kaapelien omistajilta itseltään. Kaapelien omistajillakaan ei välttämättä ole tarkkaa sijaintitietoa kaikista heidän omistamistaan kaapeleista (esimerkiksi vanhimmat telekaapelit ja vesijohdot). Liikenneviraston teettämien pistokokeiden perusteella kaapelit eivät läheskään aina sijaitse sijaintidokumenttien mukaisessa paikassa tai syvyydessä.

Selvityksessä on esitetty, että tiealueelle, suoja-alueelle ja näkemäalueelle voisi olla yksi kattotermi. Tiealue (ja myös rautatiealue) on kiinteistöyksikkö, jonka valtio omistaa (tai hallitsee tieoikeudella), ja se on tarkoitettu liikennettä ja tienpitoa varten. Suoja-alue- ja näkemäaluesäännökset tarkoittavat puolestaan rakentamis- ja toimenpiderajoitteita maantien viereisillä kiinteistöillä, joiden omistus on yksityishenkilöillä tai muilla oikeushenkilöillä. Tienpitäjä ei omista suoja- ja näkemäaluetta, mutta tiesuunnitelmassa voidaan tarvittaessa osoittaa näkemäalue tiealueena eli lunastettavana alueena.

Voimassa olevan maantielain 47 §:ssä tarkoitettu suoja- ja näkemäalueita koskeva poikkeamispäätös koskee sellaisia kiinteistön käyttöoikeuden rajoituksia, joissa kielletään rakentamis- ja kaivutoimenpiteet, joista voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle. Esitetty 52 b § edellyttäisi, että jatkossa kaikista suoja- ja näkemäalueilla suoritettavista toimenpiteistä tehtäisiin poikkeamispäätös. Liikennevirasto kiinnittää huomiota siihen, että esitetty sääntely, jossa poikkeamispäätös olisi tehtävä esimerkiksi kaikesta suoja- ja näkemäalueiden rakentamisesta, johtaisi poikkeamispäätösten määrään suureen kasvuun.

Liikennevirasto katsoo, että tiealueen ja suoja- ja näkemäalueen sääntely on tarkoituksenmukaista pitää erillään ja poikkeamispäätöksen tarve tulisi liittää vain sellaisiin tilanteisiin, jotka ovat oikeassa suhteessa suojeltavaan intressiin eli liikenneturvallisuuteen ja tienpitoon.

Selvityksessä ehdotetaan nykyisen lupapäätöksen ja ilmoituksen johdosta tehtävän yhden hallinnollisen päätöksen tilalle sähköistä asiointijärjestelmää, jossa kustakin johdosta, kaapelista, mainoksesta, rakennelmasta, laitteesta jne. tehtäisiin käyttöoikeussopimus, toimintalupa (tai työlupa) sekä sijoittamislupa. Nykyisellään nämä kolme erillistä päätettävää asiaa tehdään yhdessä hallinnollisessa päätöksessä. Asiakkaiden näkökulmasta

9.5.2018

heitä kiinnostaa oletettavasti eniten viranomaismenettelyn riipeys, ennakoitavuus sekä luotettavuus. Yleisesti Liikennevirasto pitää sähköisten asiointijärjestelmien kehittämistä erittäin kannatettavana asiana.

#### Laittomat mainokset

Liikennevirasto puoltaa lainvastaisesti sijoitettujen mainosten poistamismenettelyn yksinkertaistamista. Esimerkiksi Tanskassa tienpitäjä voi poistaa väärin laitettut kyltit 24 tuntia sen jälkeen, kun kiellosta on informoitu kyltissä mainittua henkilöä. Kyltin poistajan (tienpitäjän tai poliisin) kulut laskutetaan ilmoittajalta. Myös Norjassa tienpitäjällä on oikeus periä maksu mainoksen poistokustannusten ja säilytyskulujen kattamiseksi eikä mainosta palauteta ennen laskun maksamista.

#### Puutavaran varastointi

Liikennevirasto puoltaa selvityksessä esitettyä toimintamallia puutavaran varastointiin liittyen.

#### Rautatiealueen toissijainen käyttö

Selvityksen mukaan sen tarkastelun pääpaino on maantiealueiden toissijaisessa käytössä, mutta monien selvityksessä esitettyjen ehdotusten arvioidaan voivan soveltua myös rautatieympäristöön. Selvityksessä kuitenkin todetaan, että mahdollisten ratalain muutosten taustaksi olisi hyvä laatia nimenomaan rautatiealueisiin keskittyvä erillisselvitys, koska selvityksen puitteissa rautateiden erityispiirteisiin ei ole riittävästi pystytty paneutumaan. Selvityksessä todetaan muun muassa, että liikenneturvallisuuden turvaamisintressin kannalta rautatiealueet eroavat merkittävästi maanteistä. Lisäksi todetaan, että rautatiealueen tekninen infrastruktuuri on yleensä maantiealueen infrastruktuuria monimutkaisempi ja tältä osin radanpitäjän ensisijaisen käytön asettamat rajoitukset toissijaisille käyttäjille ovat suuremmat kuin maantiealueilla. Tunnistetusta lisäselvitystarpeesta huolimatta selvityksessä esitetään, että maantielakiin ehdotettuja muutoksia vastaavat muutokset tehtäisiin pääasiassa myös ratalakiin. Tätä perustellaan rautatie- ja maantiealueiden saman tyyppisellä oikeudellisella rakenteella.

Liikennevirasto yhtyy selvitysmiesten näkemykseen siitä, että mahdolliset ratalain muutokset edellyttävät selvitystä, jossa otetaan huomioon radanpidon ja rautatieliikenteen erityispiirteet. Ratalain säännösten analysointi, säännösten muutostarpeiden arviointi ja vaihtoehtoisten ratkaisuvaihtoehtojen tunnistaminen ja arvioiminen tulisi tehdä rautatieympäristön erityispiirteet huomioon ottaen.

Kansainvälisen vertailun osalta jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää huomiota nimenomaan rautateitä koskevaan sääntelyyn. Lausuttavana olevan selvityksen kansainvälistä vertailua koskevan osion mukaan Ruotsissa rautateiden ja maanteiden johtojen sijoittamista koskeva sääntely eroavat toisistaan. Ruotsin lainsäädäntöä kuvaavassa luvussa todetaan, että siellä maantiealueella toimiminen edellyttää rasitesopimuksen lisäksi tielain mukaista lupaa. Rata-asioissa vastaavaa lupamenettelyä ei kuitenkaan ole ja toiminta on

9.5.2018

pääasiassa sopimuksenvaraista. Rautatiealueiden rasitesopimusta (risteämissopimus) voi hakea kirjeitse tai sähköpostitse (s. 52). Tanskassa rautatielaki ei sisällä erityissäännöksiä vieraiden johtojen sijoittamisesta rautatiealueelle (s. 59). Norjan osalta selvityksessä ei ole kuvattu rautateitä koskevaa sääntelyä.

Edellä mainitun perusteella Liikennevirasto katsoo, ettei ratalakiin tehtäviä muutoksia tulisi vielä ratkaista lausuttavana olevan selvityksen perusteella.

### Muuta

Selvityksessä ehdotetaan rikkomusmaksun käyttöönottoa (52 h §). Jonkinlaisen seuraamusluonteisen maksun käyttöönottoa voidaan puoltaa ennaltaehkäisevänä elementtinä lain, luvan, ilmoituksen tai määräyksen vastaisen toimenpiteen oikaisemiseksi.

Mahdollisessa jatkotyössä voisi vielä tarkemmin selvittää sähköisen käsittelyjärjestelmän ja siihen sisältyvien kolmen eri asiakirjan (käyttöoikeussopimus, toimintalupa, sijoittamislupa) merkitystä muutoksenhaun ja oikeusturvan kannalta.

Yksikönpäällikkö



Knuutila Jaakko

Lakimies



Sari Lajunen

Jakelu

Liikenneviraston johtoryhmä  
Pirkanmaan ELY -keskus