

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksellä ehdotetaan maantielakia (503/2005) muutettavaksi. Esitys liittyy eduskunnalle 2.3.2017 annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi (HE 15/2017 vp). Esityksellä toteutettaisiin maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Liikennevirastoon. Esityksessä maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsunnittelua koskevat uudet säännökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännökset. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tiepidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä. Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö.....	11
2.2.1 Ruotsi.....	11
2.2.2 Norja.....	12
2.2.3 Tanska.....	13
2.3 Maakuntaudistus.....	14
2.4 Nykytilan arviointi.....	15
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	17
3.1 Tavoitteet.....	17
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	18
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	21
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	27
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	27
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	30
4.3 Ympäristövaikutukset.....	36
4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	37
5 ASIAN VALMISTELU.....	38
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	39
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	40
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	40
1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	40
1 luku Yleiset säännökset.....	40
1 a luku Liikennejärjestelmäsuunnittelu.....	46
1 b luku Valtion ja maakunnan välinen suhde.....	51
2 luku Maantien suunnittelu.....	57
3 luku Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet.....	65
4 luku Maantialueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset.....	67
5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset.....	67
6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen.....	68
7 luku Erinäiset säännökset.....	69
9 luku Maakuntaudistuksen voimaantuloon liittyvät siirtymäsäännökset.....	71
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	80
3 VOIMAANTULO.....	80
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	80
LAKIEHDOTUS.....	86
Laki maantielain muuttamisesta.....	86
LIITE.....	124
RINNAKKAISTEKSTI.....	124
Laki maantielain muuttamisesta.....	124

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

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

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

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö ja viranomaiset

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

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

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

LUONNOS

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

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

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

Maantieverkon tila, tienpidon rahoitus ja järjestäminen

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

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

Suomen liikenneverkon korjausvelan arvioidaan kasvaneen jo 2,4 miljardiin euroon (tilanne 1/2016). Korjausvelalla tarkoitetaan sitä rahasummaa, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. Korjausvelan kasvuun ja liikenneverkon kunnan rapistumiseen on johtanut määrärahojen pitkään jatkunut liian alhainen taso. Väylien korjausvelka eli huono kunto lisää samaan aikaan sekä väylien käyttäjien että väylänpidon kustannuksia. Tämänhetkisestä korjausvelasta kohdistuu 1,2 mrd. euroa maanteille, 1,1 mrd. euroa rautateille ja 44 milj. euroa vesiväylille. Valtion liikenneväylien ylläpitoon (korjauksiin) sunna-

LUONNOS

taan vuosittain noin 360 miljoonaa euroa. Viime vuosien keskimääräisellä perusväylänpidon rahoitustasolla (965 milj. euroa/vuosi) korjausvelka lisääntyy vuosittain noin 100 miljoonalla eurolla. Hallitus onkin tehnyt suuria panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen, jotta liikenneväylien korjausvelan kasvu saataisiin pysähtymään ja jopa vähenemään. Hallitusohjelman mukaisesti korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi ja vähentämiseksi on suunnattu 600 miljoonaa euroa vuosille 2016–2018. Tämän lisäksi nimeämättömiin investointeihin varatusta määrärahasta siirretään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017–2019.

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

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

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

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

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

Tienpitoa on tehostettu tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyä kehittämällä. Sittemmin tehostamista on jatkettu ELY-keskuksissa erityisesti hankintojen ja toimintojen keskittämällä. On pyritty turvaamaan riittävät resurssit tehtävien laadukkaaseen hoitoon. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv:ta ja vuoden 2016

LUONNOS

alussa enää noin 395 htv:ta. Yhteenvetona voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 %) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

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

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

Ylläpitotyöt on hoidettu kokonaan kilpailutettuina urakoina vuodesta 2005 alkaen. Tilaajan suunnittelemat päällystystyöt ja siltojen korjaukset hoidetaan kokonaisurakoina (kokonaisurakalla tarkoitetaan tilaajan suunnitelmiin perustuvaa projektia). Korjausurakat ovat pääosin yksivuotisia. Aliurakointiketjuja ei ole nykyisin laissa rajoitettu, mutta rajoituksia on käytännössä asetettu sopimuksissa. Esimerkiksi siltojen korjauksissa käytetään usein aliurakoitsijoita erityisosaamista vaativiin tehtäviin.

Yksityistien liittymän rakentamiseen maantielle tarvitaan tienpitoviranomaisen lupa. Näiden liittymien rumpujen kunnossapitovastuu kuuluu yksityistien pitäjälle. Yksityisen tien pitäjä, eli tiekunta tai tieosakkaat yhdessä, on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Jos olemassa olevan yksityisen tien liittymän käytöstä joko muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä on velvollinen kustannuksellaan ja tienpitoviranomaisen ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa. Tähän asti maantien tienpitäjä on puuttunut yksityisteiden haittaa aiheuttavien rumpujen vajaatoimisuuteen lähinnä huomautuksin. Tämän lisäksi maantien ojituksen kunnostuksen yhteydessä kelvollinen yksityistieliittymän rumpu putki asennetaan yleensä oikeaan asemaan maantien hoitourakkaan kuuluvana työnä.

Valtakunnalliset tehtävät

Eräitä tienpidon tehtäviä on keskitetty yhdessä ELY-keskuksessa hoidettavaksi. Nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt erikoistumistehtävät ovat:

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

LUONNOS

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

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

Tienpidon lupatehtäviin sisältyvät lisäksi erikoiskuljetusluvut, joista säädetään tieliikennelaisissa ja sen nojalla annetussa asetuksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992). Myös tienpidon luviksi luettavista liikenteenohjauslaitteiden, palvelukohdeopasteiden, palvelukohteiden viitoituksen sekä tapahtumien tilapäisten liikennejärjestelyiden luvista ja edellytyksistä säädetään tieliikennelaisissa ja sen nojalla.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu, tieverkon luokittelu sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

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

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

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

Liikennejärjestelmän suunnittelu ja kehittäminen on valtioneuvoston liikenne- ja viestintäministeriötä koskevassa asetuksessa (405/2003) säädetty liikenne- ja viestintäministeriön tehtäväksi. Liikennevirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto (862/2009), joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä

LUONNOS

valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä. Viraston tehtävänä on ylläpitää ja kehittää liikennejärjestelmää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa.

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

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

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

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

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

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

Maanteiden riittäväällä palvelutasolla turvataan asumisen ja elinkeinoelämän edellyttämät kuljetukset ja liikkuminen maan eri osissa ja varaudutaan ja luodaan mahdollisuuksia alueiden tulevaan kehitykseen. Valtakunnallisesti tärkeää on turvata nykytilassa ja tulevaisuudessa se, että päätiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Tämä asettaa vaatimuksia sekä päätien teknisille ominaisuuksille (esim. liittymätyypit) että sen lähialueen maankäytölle, liikenneverkon järjestelyille ja kunnossapidolle (hoito ja ylläpito). Maankäytön suunnittelussa valtakunnallisten liikenneyhteyksien jatkuvuus on vaatimuksena valtakunnalli-

LUONNOS

sisä alueidenkäyttötavoitteissa, joiden soveltaminen ja noudattaminen ovat kuitenkin alueellisten maankäytöstä vastaavien tahojen vallassa. Pääteiden suunnittelussa valtakunnallinen intressi tuodaan liikennejärjestelmään Liikenneviraston ohjauksella (esim. Keskeisen päätieverkon toimintalinjat, tienpidon ohjeet sekä suunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa tapahtuva yksityiskohtainen ohjaus).

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

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

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

Vuonna 2016 tehtiin Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa selvitys, jonka tuloksena päätieverkko on luokiteltu raskaan liikenteen runkoyhteyksiin (noin 3500 km) muihin pääteihin (noin 9 900 km). Päätöstä miten päätiet sijoittuvat näihin luokkiin ei ole tehty.

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

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

Tien suunnittelu

Maantielain mukaiset suunnitelmat, joihin maantien rakentaminen perustuu, ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Suunnitelmien tarpeista, kohteista ja laatimisesta vastaa nykyisin

LUONNOS

tienpitoviranomainen eli ELY-keskuksen liikennevastuualue. Liikennevirasto vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisestä. Nykytilanteessa tiesuunnitelmia hyväksytään noin 80 vuodessa ja yleissuunnitelmia muutamia vuodessa. Liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Myös eräissä muissa tilanteissa suunnitelmat voivat tulla liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

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

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

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

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

Tiehankkeiden vaikuttavuutta kuvataan hanke-arvioinnilla. Hankearvioinnin tarkoituksena on tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Nykyisin siitä ei ole säädöksiä maantielaissa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytetään tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailemiseen. Hankearviointi tuo läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaa vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuot-

LUONNOS

tama tieto auttaa eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viimekädessä tukee poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankearvioinnin laatimisesta vastaa nykyisin suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

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

2.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö

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

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

2.2.1 Ruotsi

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

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

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

LUONNOS

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

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

Ruotsissa on käynnissä projekti nimeltään "oikeat tienpitäjävastuut" (Rätt väghållaransvar (RÄV)), jossa Trafikverket yhteistyössä kuntien, maakuntien (landsting) ja Yksityisteiden tie-yhdistyksen (Riksförbundet Enskilda Vägar) luo järkevämpää tienpitoa. Yhteisenä projektin tavoitteena on ollut saavuttaa oikea tienpitovastuu valtion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien välille, jotta saavutetaan kokonaistaloudellista tehokkuutta ja järkevämpää tienpitoa.

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

2.2.2 Norja

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

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

Norjassa on 19 maakuntaa (fylkeskommune) mukaan lukien Oslo, joka on samalla sekä maa-kunta että kunta. Maakunnat saavat liikenne-rahoituksensa valtiolta ja tietulleista, joista saa-

LUONNOS

daan suoraan rahoitusta kyseisille liikennehankkeille yhteensä n. 8,1 mrd. NOK (n. 860 milj. EUR) vuodessa. Maakunnat keräävät myös maakuntaveroa, mutta veron suuruudesta päättää eduskunta ja veroa tasapainotetaan maakuntien kesken kehysrahoituksella. Vuonna 2010 hallintouudistuksessa siirrettiin valtiolta 17 200 km teitä ja 78 lauttayhteyttä maakunnille. Maakuntien tieverkko siis kasvoi noin 50 %. Teiden mukana myös rahoitus siirtyi maakuntiin ja noin 5,4 miljardia NOK (noin 557 milj. EUR) siirrettiin maakuntien kehysrahoitukseen ja 1 mrd. NOK (noin 105 milj. EUR) vapaaseen rahoitukseen. Kaudelle 2010-2014 myönnettyt varat olivat lievästi laskevat ja vuonna 2014 maakunnille myönnettiinkin lisärahoitusta kunnossapitoon, sillä jo myönnetty rahoitus ei ollut riittänyt siirtyneen korjausvelan pitämiseen edes ennallaan.

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

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

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

2.2.3 Tanska

Tanskan tieverkosto koostuu valtion teistä, kuntien teistä ja kaduista sekä yksityisteistä. Tieverkon laajuus on luonnollisesti kokonaisuudessaan pienempi kuin muissa pohjoismaissa, mutta tiheydeltään tieverkko on selkeästi Pohjoismaiden suurin ja noin puolet liikennesuoritteesta Tanskassa on valtion teillä. Tanskassa maanteitä sääntelee tielaki (færdselslov).

Valtion tiehallinto Vejdirektoratet vastaa valtion tieverkosta eli käytännössä moottoriteistä ja muista pääteistä, kansainvälisesti tärkeistä tietä ja teistä, jotka yhdistävät Tanskan eri maanosia. Kaikki muut tiet ovat kuntien vastuulla. Vejdirektoratetillä on selkeä tieliikenteen sektorivastuu ja sen kokonaishenkilömäärä on noin 820. Tanskassa hallinnolla on muutoinkin sektorivastuut paitsi Transportstyrelsenillä joka vastaa tie-, rata- ja ilmaliikenteen sääntelystä. Tanskassa on myös erikseen liikenteen turvallisuusvirasto. Vuoden 2007 muutoksen perua ovat myös Vejdirektoratetin alueelliset tiekeskukset (vejcenter), joita on kuusi. Näiden tarkoitukse-

LUONNOS

na on palvella alueellisia tarpeita, muun muassa yhteistyötä kuntien kanssa. Tiekeskukset vastaavat myös päivittäisen hoidon valvonnasta.

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

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

2.3 Maakuntaudistus

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

Maakunta olisi lakiluonnoksen mukaan julkisoikeudellinen yhteisö, jolla on alueellaan itsehallinto. Maakuntia olisi Manner-Suomessa 18. Maakunnalla olisi maakuntavaltuusto, maakuntahallitus ja tarkastuslautakunta. Muista toimielimistä maakunta päättäisi itse. Maakunnille siirtyisi niille lailla säädettävät tehtävät 1.1.2019 alkaen. Maakunnille siirtyy tehtäviä ELY-keskuksista, TE-toimistoista, aluehallintovirastoista, maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista.

Maakunnan tehtävälaja koskevan maakuntalakiluonnoksen 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa säädetään maakunnille siirtyvistä liikennealan tehtävistä. Kohdan mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat:

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

Näistä tehtävistä muut kuin alueellinen tienpito muodostavat keskeisen osan liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Maakunnilla olisi keskeinen rooli maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitteluun laadittaessa erityisesti tieliikenteen kokonaisuuden osalta, sillä maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien yhteistyöalueilla. Liikennejärjestelmäsuunnittelua toteutettaisiin 18 maakunnassa ja maakunnilla olisi vahva koordinoiva tehtäväkuva. Maakunta vastaisi suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valta-

LUONNOS

kunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Maakunnat voivat hoitaa lisäksi julkiseen henkilöliikenteen suunnitteluun, yksityisteihin, saaristoliikenteeseen ja liikumisen ohjaukseen ja lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään myös osana liikennejärjestelmäsunnittelua. Nämä maakunnan tehtävät muodostavat liikennejärjestelmäsunnittelun kokonaisuuden, jota maakunta hoitaisi liikenneviranomaisena.

Alueiden kehittämisestä annetun lain 17 § velvoittaa maakuntien liitot käynnistämään liikennejärjestelmäsunnittelman suunnitteluprosessin ja johtamaan siihen liittyvää yhteistyötä. Tämä sekä ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsunnittelu siirtyisivät uusien maakuntien tehtäväksi. Liikennevirasto osallistuisi maakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitteluun ratojen sekä vesiväylien näkökulmista. Liikennevirasto väyläverkon omistajan roolissa osallistuu maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimii lausunnonantajana. Nykyisin ELY-keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja suunnittelun kannalta on tärkeää tehdä laaja-alaista yhteistyötä julkisten toimijoiden, elinkeinoelämän ja muiden sidosryhmien kesken. Liikennejärjestelmäsunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja kulkutavat ja niiden yhteensovittaminen sekä sovitettava se yhteen maakunnan strategian ja maakuntaohjelmatyön kanssa. Liikennejärjestelmän toimivuutta varmistetaan laatimalla maakunnan tai ylimaakunnallisia liikennejärjestelmäsunnitelmia, eri teemoja tai yhteysvälejä koskevia selvityksiä. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Alueellisella tienpidolla varmistetaan maakuntalain perustelujen mukaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tierakenteiden ja siltojen säilyminen. Maantielain nykyisen määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämies-agentti -sopimukset), koska valtio toimisi edelleen koko tieverkoston omistajana. Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin tienpidosta vastaavan maakunnallisen toimijan kanssa sen vastuulla olevasta tienpidosta.

2.4 Nykytilan arviointi

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

Maantielain kirjauksia tienpitäjistä, tienpitoviranomaisesta ja viranomaistehtävien hoitamisesta laajemminkin on tarkasteltava uudelleen maakuntauudistuksessa tehdyistä linjauksista johtuen. Hallitus on myös linjannut, että liikenneverkon yhtenäisyydestä huolehditaan ja maantieverkon omistajuus säilyy edelleen valtiolla. On tarpeen määrittää maakuntien rooli maanteiden alueellisessa tienpidossa sekä maanteiden omistajan valtion ja sen liikennehallinnon rooli suhteessa maakuntiin maantielakia koskevien liikennetehtävien hoitamisen osalta. Maantielakiin on kirjattava eri toimijoiden välinen työnjako ja vastuut uudessa tilanteessa.

LUONNOS

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

ELY-keskuksista maakunnille siirtyviä resursseja silmällä pitäen tienpidon tehtävien hoitaminen ylimaakunnallisena yhteistyönä tehostaa tuottavuutta. Vuosien ajan tienpidon tuottavuutta on parannettu organisaatorakennetta tehostamalla ja toimintoja keskittämällä. Viimeksi vuoden 2016 alussa käynnistettiin hankinta-alue toiminta vastauksena ELY-keskusten työprosessissa asetettuihin vaatimuksiin. Nykyisten keskittämisten hyötyjen säilyttäminen on tärkeää, ja tehtävien koonnista on siksi tarpeen säätää maantielaisissa.

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

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

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

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

Pääteiden runkoverkon osalta palvelutason olisi oltava muuta verkkoa korkeampi johtuen niiden liikenteellisestä merkittävydestä. Tasainen matkanopeus ja matka-ajan ennakoitavuus

LUONNOS

ovat tärkeitä pitkän matkan liikkujille sekä ammattiliikenteelle. Erityisesti raskaan liikenteen kannalta nopeusrajoitusten muutoksista ja liittymistä johtuvat jarrutukset ja kiihdytykset ovat ongelmallisia. Ammattiliikenteelle tulisi tarjota turvallinen työympäristö liikenteessä sekä tasalaatuinen ja yhtäläinen kunnossapidon taso, jotka mahdollistaisivat liikkujille tasaisen ja turvallisen matkanopeuden.

Nykyisin suunnittelutarpeista ja -kohteista päätetään ELY-keskusten ja Liikenneviraston yhteistyössä. Maakuntaudistuksen myötä olisi tarkoituksenmukaista, että jokaisessa maakunnassa päätetään käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa suunnittelutarpeista ja -kohteista, vaikka suunnitelmien laadinta hoidettaisiin maakuntien yhteistyössä. Suunnitteluperusteiden käyttäminen tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana asiakirjana olisi tärkeää jatkossakin. Siksi olisi selkeyden sekä käytännön jatkuvuuden turvaamisen kannalta tarkoituksenmukaista lisätä maantielakiin suunnitteluperusteita koskevat tarpeelliset säännökset. Samoin hankearvioinnista olisi tärkeää säätää lailla.

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

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

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on maakuntaudistuksen täytäntöön paneminen maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohtaan sisältyvien tehtävänälojen osalta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa näiden tehtävien siirrot valtiolta maakuntiin sekä tehdä muut tienpidon ja liikenteen toimijakentän muuttumisen vuoksi tarpeelliset muutokset.

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

Esityksen tavoitteena on myös varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Kun tienpidon tehtäviä siirtyy valtiolta uudelle itsehallinnollisista maakunnista muodostuvalle aluehallinnolle, on mahdollista, että esimerkiksi maanteiden kunnossapidossa haluttaisiin tehdä toisistaan merkittävästi eroavia ratkaisuja eri alueilla. Tienkäyttäjän näkökulmasta olisi kuitenkin ongelmallista, jos maantien

LUONNOS

palvelutaso vaihtelisi maakuntarajojen mukaan. Ennakoitavuuden, matkojen ja kuljetusten suunnittelun sekä tienkäyttäjän odotusten näkökulmasta on tärkeää, että maanteiden palvelutaso on valtakunnallisesti yhtenäistä.

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

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

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

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

Omistajuuden osalta vaihtoehtoina on arvioitu ensinnäkin koko maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla sekä toisaalta seutu- ja yhdysteiden siirtämistä maakuntien omistukseen ja niiden pidettäväksi valta- ja kantateiden säilyessä valtion omistuksessa niin, että Liikennevirasto vastaisi niiden tienpidosta. Koko maantieverkon siirtoa maakuntien omistukseen ei ole pidetty vaihtoehtona, koska valta- ja kantateilla on erityisen suuri merkitys maantieverkon yhtenäisyydelle ja ne palvelevat toisaalta valtakunnallista pitkänmatkaista liikennettä, jolloin niiden tienpidossa ja hallinnoinnissa on kaikissa tilanteissa huolehdittava valtakunnallisesta näkökulmasta.

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

Omistajuuden siirtämisessä maakunnille ja rahoituksen järjestämisessä yleiskatteellisena seutu- ja yhdysteiden osalta olisi olemassa riski siitä, että tienpidon rahoitusta ei käytettäisi tienpi-

LUONNOS

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

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

Hallituksen esityksen valmistelussa on seurattu valmistelun alkuvaiheessa käynnissä ollutta liikenneverkon kehittämistä koskevan hankkeen valmistelua, jossa esitettiin mahdollisuutta perustaa niin sanottu liikenneverkkoyhtiö. Liikenneverkkohankkeen kannalta maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla pidettiin keskeisenä. Esityksen valmistelussa on lisäksi huomioitu liikenneverkon rahoitusta koskevan parlamentaarisen työryhmän työ niin, ettei sen mahdollisesti esittämiä uudistuksia esityksellä vaikeutettaisi. Omistajuuden säilyttämistä valtiolla on pidetty tärkeänä myös tämän työn kannalta.

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

LUONNOS

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

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

Esityksen valmistelussa arvioitavana on ollut myös laissa jatkossa käytettävät käsitteet. Nykyisin tienpitäjä on valtio, ja Liikennevirasto toimii asiassa vastuuviranomaisena. Tienpitöviranomainen on pääasiassa ELY-keskus, ja Liikennevirasto silloin kun siitä erikseen säädetään. Käsitteet on tarpeen muuttaa vastaamaan sitä tehtävänjakoa, jota tienpitotehtävien siirtäminen maakunnille edellyttää. Valtio omistaisi maantiet edelleen, joten tienpitäjän rooli ja vastuu säilyisivät valtiolla, jota Liikennevirasto asiassa edustaa. Tienpidosta vastaavia viranomaisia olisivat jatkossa maakunnat tai niiden muodostamat yhteistoimintaelimet sekä Liikennevirasto. Kaikkia nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavia tienpidon tehtäviä ei valtion omistajuudesta johtuen voida siirtää maakuntiin. Myös Liikennevirastolla olisi siten edelleen ja nykyistä enemmän tienpidon tehtäviä. Tienpitöviranomainen-käsitteen käyttö tarkoittamaan kahta eri organisaatiota olisi ongelmallista. Liikennevirastolle tehtäviä, vastuita ja oikeuksia säädettäessä olisi selkeämpää käyttää muuta ilmaisua kuin maakuntien tienpidosta vastaavista elimistä säädettäessä. Kun Liikennevirasto toimii tienpitäjänä, voidaan siitä käyttää joko virastonimeä Liikennevirasto tai tienpitäjä-käsitettä. Edellä mainitun mukaisesti maakuntien on välttämätöntä tehdä yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Vaihtoehtoja maakuntien tienpidon vastaavasta toimijasta puhuttaessa on ensinnäkin vastuumaakunta, jolla käytännössä kuitenkin velvoitettaisiin maakunnat järjestämään tienpidon yhteistoiminta niin, että jokin yhteistyötä tekevästä maakunnista toimisi asiassa vastuumaakuntana. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Vastuumaakunta-käsite liittyy maakuntalain 8 luvun 48 §:n mukaisen yhteisen toimielimen perustamiseen. Muiden maakuntalain 8 luvun yhteistoimintamuotojen osalta ei kuitenkaan ole yksiselitteistä, että yksi maakunta olisi nimettävä vastuumaakunnaksi. Siksi toinen vaihtoehto maakuntien tienpidosta vastaavan toimijan nimittämiselle olisi jokin yleisempi käsite. Valmistelussa arvioitavana on ollut erityisesti tienpidon yhteistyöalue-käsitteen käyttö myös maakunnissa tienpidosta vastaavasta toimijasta. Käsite on epätasemmallisempi kuin esimerkiksi vastuumaakunta, eikä vastuullinen toimija sen perusteella suoraan kävisi ilmi, vaan vastuu kohdistuisi laissa sitä käytettäessä kaikkiin yhteistyöalueen maakuntiin. Tämä mahdollistaisi kuitenkin maakunnille enemmän liikkumavaraa yhteistyöalueen sisällä maakuntien välisissä sopimuksissa ratkaista yhteistoimintamuoto ja vastuun jakautuminen yhteistyöalueen sisällä.

Teiden kunnossapidon käsitteet poikkeavat toisistaan valtio- ja kuntasektoreilla. Rakennustietosäätöön puitteissa tehdyn yhteistyön tuloksena on suositus, että siirryttäisiin käyttämään yläkäsitteenä kunnossapitoa ja sen alla olevina käsitteinä hoitoa ja korjausta nykyisten valtion käyttämien hoidon ja ylläpidon sijaan. Valmistelussa on arvioitu vaihtoehtoina tarvetta tehdä käsittemuutokset tämän uudistuksen yhteydessä, tai pysyä toistaiseksi vanhassa käytännössä.

LUONNOS

Lainsäädännöllä voidaan kuitenkin ohjata uusien käsitteiden käyttöönottoa. Sen vuoksi on syytä ottaa uudet käsitteet käyttöön jo tässä vaiheessa.

Maakunnan ja valtion liikennejärjestelmäsunnittelutehtävistä ei nykyisin ole ollut juuri lainsäädäntöä. Maakuntauudistuksen uudessa tilanteessa valmistelussa oli arvioitavana, onko tehtävistä ja työnjaosta tarpeen jatkossa säätää lailla. Lainsäädäntöä pidettiin tarpeellisena etenkin pitkäjänteisyyden ja selkeän työnjaon kannalta. Toisaalta arvioitavana oli, mihin lakiin liikennejärjestelmäsunnittelua koskeva kokonaisuus olisi luontevinta sijoittaa. Yksi vaihtoehto on esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleva laki alueiden kehityksestä ja kasvupalveluista, jolla korvataan nykyinen laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista, johon nykyisin sisältyy lyhyt maininta maakunnan liiton roolista liikennejärjestelmäsunnittelusta. Vaikka liikennejärjestelmäsunnittelulla on läheinen yhteys muuhun alueiden käytön suunnitteluun, voisi liikennejärjestelmää koskeva sääntely kuitenkin olla tarkoituksenmukaisempaa sisällyttää liikennealan säädöksiin. Toinen vaihtoehto voisi olla esimerkiksi laki liikenteenpalveluista, johon koottu kaikkia liikennemuotojen liikennemarkkinoita ja -palveluita koskevia säännöksiä. Liikennejärjestelmäsunnittelulla on kuitenkin perinteisesti ollut kiinteämpi yhteys alueidenkäyttöön liittyvänä fyysisiin liikenneväyliin. Koska kaikkien liikennemuotojen väyliä koskevaa yhtä säädöstä ei ole, on vaihtoehtona sisällyttää liikennejärjestelmäsunnittelua koskeva sääntely johonkin olemassa olevista väylälajeista. Mahdollista olisi myös säätää kokonaan uusi laki liikennejärjestelmäsunnittelusta. Koska maakuntalain 14 kohdan mukaiset tienpidon tehtävät siirretään maakunnille maantielailalla, olisi maantielaki olemassa olevista väylälajeista luontevin paikka sääntelyllä, koska siinä olisi mahdollista kootusti säätää maakuntien tienpito- ja liikennejärjestelmätehtävistä.

Esityksen valmistelun aikana on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen valmistelu. Virastouudistuksesta aiheutuvia muutostarpeita ja siitä johtuvia toteuttamisvaihtoehtoja ei aikataulusyistä kuitenkaan ole ollut mahdollista arvioida täysimääräisesti valmistelussa, vaan se on tehtävä virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen valmistelussa. Tämän esityksen mukaan tienpitäjänä toimivalle Liikennevirastolle tulevien tehtävien sijoittuminen valtion liikenne- ja viestintähallinnossa ratkaistaan virastouudistuksen yhteydessä, ja Liikennevirastolle tässä esityksessä ehdotetut tehtävät voivat sijoittua virastouudistuksessa tehtävien ratkaisujen seurauksena yhteen tai useampaan uuteen virastoon.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Lain nimi muutettaisiin laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Lain tarkoituksena olisi aiemmasta poiketen säätää liikennejärjestelmän sisällöstä, edistää hyvässä yhteistyössä toteutettavaa pitkäjänteistä ja valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet yhteen sovittavaa liikennejärjestelmäsunnittelua sekä luoda edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle. Lakiin lisättäisiin liikennejärjestelmää käsittelevä 1a luku sekä valtion ja maakunnan välisestä suhteesta käsittelevä 1b luku. Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsunnittelusta.

Lain 1 luvussa säädettäisiin uuden tilanteen yleisellä tasolla edellyttämistä perusratkaisuista kuten maakuntien ja valtion rooleista ja vastuusta tienpidossa, tienpidon erillisrahoituksen järjestämisestä, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista sekä maanteiden palvelutason määrittelyn vaatimista seikoista. Lain soveltamisala laajennettaisiin koskemaan valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsunnittelua, joka kattaisi kaikki liikennemuodot ja kulkutavat. Kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsunnittelusta ehdotettavassa laissa ei säädettäisi.

LUONNOS

Käsitteet muutettaisiin vastaamaan sitä tehtävänjakoa, jota tienpitoon liittyvien tehtävien siirtyminen maakuntiin edellyttäisi. Tienpitäjänä toimisi valtiota edustava Liikennevirasto ja nyt voimassa olevan lain mukainen tienpitoviranomaisen käsite poistettaisiin. Tienpidon yhteistyöalueella tarkoitettaisiin maakuntien yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toimialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidettaisiin alueen maakuntien järjestämisvastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti. Maakuntien yhteistyöalueilla tienpidosta vastaavaa toimijaa ei tarkemmin määriteltäisi, vaan asia jätettäisiin maakuntien yhteistyösopimuksen varaan. Siksi laissa käytettäisiin maakunnille kuuluvista alueellisen tienpidon tehtävistä säädettäessä vastuutahon osalta termiä tienpidon yhteistyöalue.

Teiden kunnossapidon käsitteet muokattaisiin alan suositusten mukaisesti niin, että ylläpito korvattaisiin korjauksella. Näin ollen kunnossapito käsittäisi jatkossa hoidon ja korjauksen hoidon ja ylläpidon sijaan. Muutos vastaisi yhdyskuntatekniikan alan toiveita ja tavoitteena on, että kunnissa siirryttäisiin käyttämään samaa ilmaisua.

Maanteiden luokittelussa säilytettäisiin pääosin voimassa olevan lain mukainen luokittelu valta- ja kantateihin sekä seutu- ja yhdysteihin. Valta- ja kantatiet lukeutuisivat aiemmasta poiketen pääteihin ja seutu- ja yhdystiet muihin maanteihin. Pykälässä säädettäisiin lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi, miltä osin päätiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon.

Voimassa olevasta laista poiketen ehdotuksessa määriteltäisiin palvelutaso valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille pääteille sekä muille maanteille. Tällä pyritäisiin turvaamaan valtakunnallisesti merkittävillä runkoteillä yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Runkoverkolle huomiota tulisi kiinnittää erityisesti tasaiseen matkanopeuteen, matka-aikojen hyvään ennakoitavuuteen, ajantasaisiin liikennetietoihin ja liikenneturvallisuuteen. Nämä erityisvaatimukset perustuisivat runkoverkon rooliin merkittävänä raskaan liikenteen kulkuyhteytenä ja runkoverkkoon kohdistuvien asiakastarpeiden laadusta ja määrästä sekä runkoverkon merkityksestä liikennejärjestelmässä. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla pääteillä ja muilla maanteilla palvelutasossa korostettaisiin väyliin kohdistuvien asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen huomioimista. Väylien laatutavoitteet johdettaisiin väylään kohdistuvasta matkojen ja kuljetusten palvelutasosta ja asiakastarpeista niin, että väylän laatutaso tukisi kullakin verkon osalla tavoiteltavan palvelutason saavuttamista.

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

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

Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Liikenneviraston hoidettavaksi

LUONNOS

voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupatoiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet.

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

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

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13. kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiötetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut ostettaisiin perustetavalta liikenteenohjausyhtiöltä.

Maakuntien yhteistyöalueilla hoidettavana olisi jatkossa alueellisen tienpidon tehtävänä tienpidon ja rahoituksen suunnittelu, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu, maanteiden hankesuunnittelu sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat.

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

Maakuntalain 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti muita jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi lisäksi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen joukkoliikenneasioissa vastaten maakunnan joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Kaupungit ovat myös jatkossa toimivaltaisia viranomaisia. Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiassa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaisissa ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981).

ELY-keskuksissa tienpidon tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi edellä kuvatun tehtävänjaon mukaisesti maakuntiin ja Liikennevirastoon. Tämän lain sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön maakuntaudistukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehityksen edistämisestä) mukaan siirtyvien tehtävien henkilöstövaikutukset olisivat niin, että maakuntiin siirtyisi 325 htv:tä ja Liikennevirastoon 88 htv:tä (tilanne 1.2.2017).

LUONNOS

Lain 1a luvussa säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta. Luvussa määriteltäisiin liikennejärjestelmäsunnittelu, sen tavoitteet ja suunnittelusta vastaavat tahot. Luvussa säädettäisiin valtakunnallisen ja maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelmien laatimisesta ja valmistelun aikaisista menettelyistä. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsunnitelmassa voitaisiin määrittää strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille ja rahoituksen tasoa ja malleja. Se voisi ohjata valtion ja maakuntien välistä yhteistyötä ja neuvotteluita sekä vaikuttaisi osaltaan palvelutason määrittelyyn ja antaisi lähtökohtia maakunnissa tehtävään liikennejärjestelmäsunnitteluun. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien, elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhteisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma asettuisi osaksi valtion muita valtakunnallisten tason suunnitelmien ja päätösten kokonaisuutta. Muita tällaisia asiakirjoja ovat esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslain nojalla tehtävät valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet, joiden valmistelusta ympäristöministeriö vastaa sekä lakiluonnokseen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sisältyvä aluekehityspäätös, joka valmisteltaisiin työ- ja elinkeinoministeriön johdolla. Molemmat näistä päätöksistä sisältävät myös liikennettä koskevia asioita, mutta liikennejärjestelmää kokonaisuutena linjaavaa pitkäjänteistä instrumenttia ei nykyisin ole. Tämä valtakunnallisia linjauksia sisältävä asiakirja on lisäksi osaltaan vuorovaikutuksessa hallitusohjelman, julkisen talouden suunnitelman ja talousarvion sekä niiden valmistelun kanssa. Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitetäisiin tarpeen mukaan hallituskausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta voitaisiin tehdä valtioneuvoston päätös ja se voitaisiin antaa tiedonantona eduskunnassa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijanäkemyksiä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsunnitelmat ovat keskeistä lähtöaineistoa suunnittelussa.

Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämistä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Liikennevirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsunnittelun valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä juna- ja vesiliikenteen kannalta.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma olisi monivuotinen ja niitä voitaisiin tehdä myös ylimaakunnallisena. Lisäksi maakuntia veloitettaisiin tuottamaan tietoja tieliikennettä koskeviin rekistereihin ja analyysijä alueensa maantieverkon tilasta, asiakastarpeista sekä muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman valmisteluun. Molemmat suunnitelmat olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa.

Lain 1 b luvussa säädettäisiin valtion ja maakunnan välisestä suhteesta. Maakuntien tulisi sopia niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella niin, että huomioitaisiin tienpidon kustannustehokkuus sekä maanteiden yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen, vaadittavan palvelutason toteutuminen ja asiakasatarpeiden huomioiminen sekä tarkoituksenmukaisten

LUONNOS

tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen. Mikäli yhteistyöneuvotteluissa ei päästäisi yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Liikennevirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla sekä informaatio-ohjauksella.

Valtio ohjaisi tienpidon yhteistyöalueella hoidettavaa tienpitoa lain ja siihen ehdotettavien sopimus-, palvelutaso- ja muiden säännösten ohella tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenneviraston mahdollisten määräysten keinoin. Maantieverkon omistajan valtion tason näkemykset, ja sen ylintä hallitusvaltaa käyttävän hallituksen liikennepoliittiset linjaukset voitaisiin viedä maakuntien ohjaukseen ja sopimusprosessiin liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon kohdistaman tulosohjauksen kautta sekä toisaalta pitkäjänteisesti 1 a luvussa ehdotettavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

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

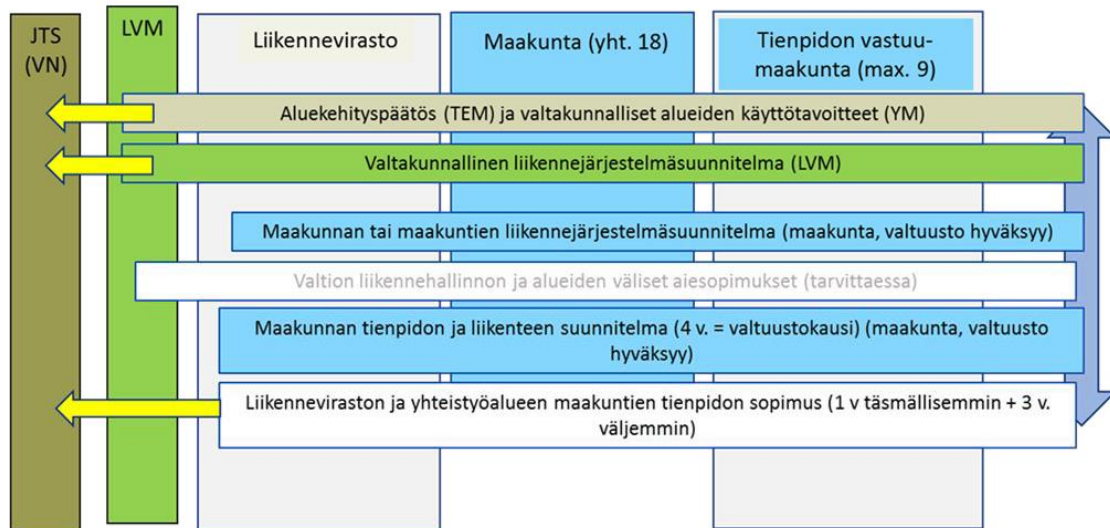
Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi tarpeellisesta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista. Sopimus sisältäisi tienpidon yhteistyöalueen käyttöön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

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

LUONNOS

Suunnitelmat ja sopimukset ehdotettavan lain mukaisessa ohjausmallissa:

Alueellinen tienpito: Suunnitelmat ja sopimukset



Lain 2 luvussa säädettäisiin, että tienpidon yhteistyöalue vastaisi yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta, mutta tienpitäjä voisi erityisestä syytä ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleis- tai tiesuunnitelman laatiminen. Suunnittelutarpeista ja -kohteista tehtäisiin päätökset kuitenkin jokaisessa maakunnassa. Voimassa olevasta laista poiketen maantielaissa säädettäisiin hankearvioinnista, yleis- ja tiesuunnittelua koskevasta suunnitteluperusteista, niiden vahvistamisesta ja noudattamisesta. Tienpidon yhteistyöalueen olisi laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleis- tai tiesuunnitelmasta hankearviointi. Ennen yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voitaisiin laatia suunnittelun kohteena olevan tiehankkeen suunnitteluperusteet. Suunnitteluperusteiden laatimisesta päättäisi tienpitäjä ja niiden valmistelusta vastaisi tienpidon yhteistyöalue. Lisäksi säädettäisiin, että yleis- ja tiesuunnitelmissa olisi esitettävä selvitys siitä, kuinka valtakunnallinen ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmat on otettu huomioon.

Myös lukua 3 on muutettu maakuntaudistuksen tarpeisiin kunnossapidon tasoa koskevan sääntelyn osalta. Muiden lukujen osalta maakuntaudistus edellyttää lähinnä toimivaltaisia viranomaisia koskevien säännösten tarkastamista. Esitykseen sisältyy muitakin yksittäisiä muutosesityksiä, kuten postilaatikkojen sijoittamista maantien varteen koskeneen lupavaatimuksen poistaminen niin, että lainsäädäntö olisi yhtenäistä postilain kanssa ja vastaisi käytäntöä. Lisäksi esitetään maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle, käytännössä tienpidon yhteistyöalueen hoidettavaksi. Hallituksen esityksessä on pyritty huomioimaan myös automaation edistäminen.

4 Esityksen vaikutukset

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

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

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

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

4.1 Taloudelliset vaikutukset

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

Vuoden 2019 perusväylänpidon rahoituskehys on 915 miljoonaa euroa, mikä on noin 60 miljoonaa euroa kuluva vuotta pienempi. Perustienpidon rahoitus tulee vähenemään nykyisestä 540 miljoonasta eurosta 505 miljoonaan euroon. Kun tästä rahoituksesta otetaan pois maantielauttaliikenteen rahoitus, Liikenneviraston tienpitoon liittyvien toimintojen rahoitus sekä isoihin korjaushankkeisiin varattava keskitetty rahoitus, jää maakunnille jaettavaa rahoitusta noin 425 miljoonaa euroa. Rahoitus on niukka ja johtaa tieverkon kunnan heikkenemiseen, eikä maakuntien pieniin liikenneinvestointeihin voida osoittaa käytännössä rahoitusta kuin vähäi-

LUONNOS

sissä määrin. Pienillä maakunnilla rahoitus on kokonaisuudessaan pienehkö, mikä johtaa vähäisempään joustomahdollisuuden tienpidon ohjelmoinnissa.

Kun rahoitus ja henkilöstöresurssi jaetaan maakuntaudistuksen ja maantielain muutosten myötä useampaan tulosityksikköön kuin nykytilanteessa, on riskinäkökulmasta mahdollista, että yksikkökustannukset tulevat nousemaan pitkällä aikavälillä. Tarkan vaikutusarvion laatiminen on haasteellista, mutta asiaa voidaan peilata päivittäisen kunnossapidon keskittämisen aikaisemmin saavutettuihin hyötyihin. Vuosituhannen alusta alkaen toteutetulla tienpidon toimintojen keskittämisellä saavutettiin noin 20-25 prosentin säästöt (pääasiassa henkilöstömenoissa), joten hajauttamisen kustannusvaikutuksen voitaisiin arvioida olevan jotain tämän suuntaista. Vaikutusten näkökulmasta on olennaista, että esityksen mukaan maakuntien tulee sopia niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella, mikä rajoittaa osaltaan hajautumisesta mahdollisesti aiheutuvia kokonaiskustannusvaikutuksia.

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

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

Tienpitovastuun siirtyminen maakunnille voi palveluntuottajien näkökulmasta muuttaa yritysten toimintaympäristöä nykytilanteeseen verrattuna. Nykytilanteessa maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla ja urakat kilpailutetaan niiden keston ollessa yleensä

LUONNOS

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

Toimivallan ja tehtävämuutosten johdosta elinkeinoelämälle tulee ennalta arvioiden aiheutumaan jonkin verran hallinnollisia kustannuksia, jotka johtuvat muun muassa lupatoimivallan siirtymisestä Liikennevirastoon ja mahdollisten uusien luvituksen liittyvien järjestelmien ja prosessien käyttöönotosta.

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

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

LUONNOS

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

Vaikutukset kansantalouteen

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

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

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

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Keskinäiset suhteet

Voimassa olevan maantielain 10 §:n mukaan tienpitäjänä on valtio, joka vastaa tienpidosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Liikennevirasto toimii tässä asiassa vastuviranomaisena. Sen tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Esityksen mukaan Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen

LUONNOS

hallinnoimaa valtion omaisuutta. Voimassa olevan maantielain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto erikseen säädettyissä tapauksissa ja ELY-keskus muutoin. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä.

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

Esityksen mukaisesti termistö muutettaisiin vastaamaan sitä tehtävänjakoa, jota tienpitoon liittyvien tehtävien siirtyminen maakuntiin edellyttäisi. Jatkossa Liikennevirastosta käytettäisiin käsitettä tienpitäjä ja maakunnista käsitettä maakunta ja tienpidon tehtävistä vastaavan maakunnallisen toimijan osalta käsitettä tienpidon yhteistyöalue. Kun tehtävät jakaantuvat valtiolle (Liikennevirastolle) ja toisaalta maakuntiin, ei nykyisin käytössä olevalle tienpitoviranomaisen käsitteelle ole enää tarvetta. Lakiin uutena terminä tuleva tienpidon yhteistyöalue merkitsee maakuntien ehdotettavan lain 15 i §:n mukaisen yhteistyösopimuksen kautta muodostamaa enintään yhdeksää yhteistoiminta-aluetta, jotka vastaavat alueensa maakuntien järjestämisvastuulla olevista tienpidon tehtävistä yhteistyösopimuksen mukaisesti. Termistön muutoksella ei kuitenkaan ole tunnistettu olevan varsinaisia vaikutuksia, tosin johdonmukaiseen käsitteistöön siirtyminen selkiyttää tilannetta joissain määrin.

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

LUONNOS

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

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

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

Tehtävät ja menettelytavat

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

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

LUONNOS

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

Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla sekä informaatio-ohjauksella. Valtio ohjaisi tienpidon yhteistyöalueella hoidettavaa tienpitoa lain ja siihen ehdotettavien sopimus-, palvelutaso- ja muiden säännösten ohella tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenneviraston mahdollisten määräysten keinoin. Uudistuksen johdosta on mahdollista, että norminanto (Liikenneviraston määräykset) tulisivat korvaamaan ainakin joissain määrin nykymallin epämuodollista ohjauskeinovalikoiden.

Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Liikennevirasto vastaa jatkossa maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirastoon siirtyy siten osa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä. Liikennevirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tienpitotehtävät luetellaan keskeiset ehdotukset -osiossa s. 24–25.

Muut tienpitoon liittyvät tehtävät siirtyvät esityksen mukaisesti maakuntiin. Maakunnat vastaisivat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jota toteutettaisiin 18 maakunnassa ja maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien tienpidon yhteistyöalueilla.

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

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

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

Vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöön

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

LUONNOS

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

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

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

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

Myös tienpidon hankinnan keskityksen purkaminen voi, ainakin ennen maakuntien toiminnan vakiintumista, nostaa joissain määrin kustannuksia, koska nykyistä ohuemmalla ammattitaidolla hajautetuin hoidettu kilpailutus voisi johtaa esimerkiksi useampiin valituksiin ja näin viivästyttää esimerkiksi töiden suorittamista. Yksikkökustannusten nousu voi olla mahdollista, mutta siihen pystytään osaltaan vaikuttamaan ohjauksen, kuten hankinnan menettelytapoja koskevan ohjauksen kautta.

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

Maantielain suunnittelua koskevilla 2 luvun muutoksilla maanteiden suunnittelu siirtyy pääsääntöisesti tienpidon yhteistyöalueiden tehtäväksi. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi hankkeen merkittävyys. Merkittävänä tiehankkeina pidettäisiin ainakin valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita. Näiltä osin ELY- keskusten liikennevastuualuei-

LUONNOS

den henkilöstö siirtyy maakuntien palvelukseen, joten Liikennevirastoon tulee kohdistumaan resurssitarvetta suunnittelun osalta.

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

Lakiehdotuksen henkilöstövaikutukset kokonaisuutena

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

Maakuntalain 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti muita jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi lisäksi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen joukkoliikenneasioissa vastaten maakunnan joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Kaupungit voivat jatkossakin olla toimivaltaisia viranomaisia. Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi myös yksityisteiden parantamisavustuksista päättäminen, liikkumisen ohjauksen edistäminen sekä saaristoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on ja jotka ovat ottaneet tehtävän maakuntastrategiassa hoitaakseen. Julkisen henkilöliikenteen tehtävistä säädetään laissa liikenteen palveluista (320/2017), yksityistieavustuksista yksityistielaissa ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981).

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

LUONNOS

Tämän lain sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön maakuntauudistukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehityksen edistämisestä) mukaan siirtyvien tehtävien henkilöstövaikutukset olisivat seuraavat:

Tehtävä (vastuu)	HTV 1.2.2017	Järjestäjätahot 2019
Liikenteen asiantuntijatehtävät (kaikki ELYt), josta - Joukkoliikennetehtävät 30 htv - Yksityistieavustukset 6 htv - Lj-työn johtaminen 6 htv	120	Maakunta Maakunta Maakunta
Tienpidon suunnittelu ja väyläomaisuuden hallinta (kaikki ELYt) - Tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta - tienpidon suunnittelu	118 13 105	Liikennevirasto Maakunta
Maanteiden kunnossapidon ja rakentamisen hankinta sekä sopimuskauden aikainen toiminta - Hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (VAR) - Muut	100 2 98	Liikennevirasto Maakunta
Maantielauttaliikenne (tien jatke)	2	Liikennevirasto
Saariston yhteysalusliikenne	2	Maakunta
Tienvarsitelematiikka (KAS)	9	Liikennevirasto
Tienpidon lupatehtävät (PIR)	40	Liikennevirasto
Asiakaspalvelutoiminto (PIR)	12	Liikennevirasto
Vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP-ELY)	9	Liikennevirasto
Museo- ja perinnetoiminta (PIR)	1	Liikennevirasto
Yhteensä - Maakunnissa 325 HTV - Liikennevirastossa 88 HTV	413	

Lakiehdotuksella ei ole vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon.

4.3 Ympäristövaikutukset

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

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

Edelleen esityksen 2 luvussa säädetyissä suunnitteluperusteissa on mahdollista määritellä esimerkiksi jokin tietty ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä tarkasteltu vaihtoehto jatko-suunnittelun pohjaksi. Tällöin myös esitykseen sisältyvien suunnitteluperusteiden (15 t §) kautta on mahdollista vaikuttaa myös mahdollisiin ympäristövaikutuksiin esimerkiksi tien sijainnin ja haitallisten vaikutusten torjumiseksi tehtävien toimenpiteiden osalta.

LUONNOS

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

4.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

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

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

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

Maakuntien alueelliset intressit sekä päätöksenteon poliittisuus voivat ilman Liikenneviraston vaikutus- ja ohjausmahdollisuutta kohdentaa toimenpiteitä ja niiden rahoitusta siten, ettei aluekehitysnäkökulmaa tarkastella prosessissa riippumattomasti. Kehitykseen voi paikallisesti

LUONNOS

vaikuttaa myös se, että kun tienpito on enemmän maakunnan vastuulla, voi keinovalikoima mahdollisten tieverkosta johtuvien ongelmien ja haasteiden ratkaisemisessa monipuolistua nykyisestä. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että haja-alueiden rakentamiseen ja kehittämiseen suhtauduttaisiin pidättyväisemmin, kun kokonaistarkastelussa huomioitaisiin myös maanteiden kunnossapitokustannukset. Maakuntien intressissä voikin olla enenevissä määrin tienpidon määrärahojen kohdentaminen niille verkon osille, jossa toimenpiteillä on mahdollisimman suuri vaikutus maakunnan elinvoimaan ja menestystekijöihin.

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

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

Vaikutukset maantieverkkoon ja liikennejärjestelmään kokonaisuudessaan

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

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

Esitykseen sisältyvillä maantien suunnittelua ja rakentamista koskevalla 2 luvun säännöksillä ei ole pääsääntöisesti tarkoitus luoda uusia velvoitteita tai menettelyjä, vaan tavoitteena on lakiin kirjaamalla turvata nykyisten hyvien ja tarkoituksenmukaisten käytäntöjen noudattaminen maakuntauudistuksen yhteydessä. Tällä hetkellä menettelyjen noudattaminen perustuu liikenneviraston ohjeisiin, jotka eivät ole oikeudellisesti sitovia.

5 Asian valmistelu

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

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja kesällä 2017. [Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

6 Riippuvuus muista esityksistä

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

Esitys liittyy myös hallituksen esitykseen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (niin sanottu maakuntauudistuksen 2-paketti). Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausuntoja 19.6.2017 mennessä ja esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2017. Tähän niin sanottuun 2-pakettiin sisältyy liikennehallinnon alalta esimerkiksi laki Liikennevirastosta, jolla on yhteys nyt ehdotettavaan lakiin ja siinä Liikennevirastolle säädettäviin tehtäviin.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan hallituksen esityksiä uudeksi yksityistelaiksi ja uudeksi tieliikennelaiksi. Yksitystielain ja maantielain rajapintaan kuuluvat erityisesti liittymiä ja niihin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva sääntely. Tieliikennelaissa säädetään puolestaan esimerkiksi liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta tielle, millä on merkitystä ehdotettavaan lakiin sisältyvän viranomaisten työnjaon kannalta.

Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista. Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana keväällä 2017, ja esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle elokuussa 2017. Alueiden kehittämistä koskevalla sääntelyllä on yhteys erityisesti liikennejärjestelmäsunnittelua koskevaan tässä esityksessä ehdotettavaan sääntelyyn.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt hallinnonalaansa koskevan virastouudistuksen. Uusien organisaatioiden on tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2019. Valtion viranomaisia koskevista muutoksista aiheutuu muutostarpeita myös lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Muutokset on tarkoitus toteuttaa erillisellä vuonna 2018 annettavalla hallituksen esityksellä.

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

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

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

1 luku Yleiset säännökset

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

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

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

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin maininta maanteiden palvelutasosta, josta säädettäisiin uudessa 1 c luvussa. Uudessa 1 c luvussa säädettäisiin maanteiden luokittelusta sekä maantieverkon yhtenäisyyden, asiakastarpeiden, liikenneturvallisuuden, ympäristön ja tieomaisuuden hallinnan kannalta tarpeellisista palvelutasovaatimuksista. Toiseksi momenttia ehdotetaan täydennettäväksi mainitsemalla tienpidon järjestämiseen liittyvä työnjako, millä tarkoitetaan tienpitäjän ja maakuntien välistä työnjakoa tienpidossa. Momenttia täydennettäisiin myös lisäämällä maininta tienpidon järjestämiseen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä. Näistä asioista säädettäisiin muun muassa tässä esityksessä ehdotettavassa uudessa 1 b luvussa. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että laissa säädettäisiin valtiolle, tienpidon yhteistyöalueille, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista, ei ainoastaan tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista.

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

LUONNOS

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

Pykälän 1 kohdassa määriteltävä liikennejärjestelmä kattaa ensinnäkin kaikki liikennemuodot, joita ovat tieliikenne, rautatieliikenne, vesiliikenne ja ilmaliikenne. Liikennejärjestelmäsuunnittelu kattaa osana liikennemuotoja pyöräilyn, kävelyn, saaristoliikenteen, julkisen henkilöliikenteen ja kansainväliset liikenneyhteydet. Liikennejärjestelmä muodostuu henkilö- ja tavariikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, -tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä ja säädöksistä. Liikennettä palvelevat liikenneverkot eli liikenneinfrastruktuuri, johon sisältyvät liikenneväylät kuten tiet, rautatiet ja vesiväylät sekä liikenteen solmupisteet kuten terminaalit, satamat ja lentoasemat. Liikenneverkoihin sisältyvät myös rajanylityspaikat, kansainväliset merialueet ja ilmatila sekä muut kansainvälisiä yhteyksiä palvelevat väylät ja solmupisteet.

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

Liikennepalveluita ovat joukkoliikenteen ja muut henkilöliikenteen palvelut sekä tavarakuljetuspalvelut. Liikennepalvelut voivat olla julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yrityksille ja julkisille toimijoille yksityiseen käyttöön.

Liikennettä ohjaaviin järjestelmiin sisältyy esimerkiksi ohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmiä sekä ilmatilanhallinnan järjestelmiä. Liikennejärjestelmään kuuluvat myös kaikki liikennettä sääntelevät lait ja muut kansallisen, Euroopan unionin ja kansainvälisen tason säädökset, kuten liikennesääntöjä, liikenteen palveluita ja markkinoita, liikennetietoa ja väylänpitoa koskeva sääntely.

Tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Tienpito on voimassa olevassa laissa määritelty 9 §:ssä. Maanteillä liikenteen hallintaan liittyvää liikenteen ohjauspalvelua on nykyisin tuotettu Liikenneviraston tieliikennekeskuksissa, jonka toiminta on erillistä muusta tienpidosta. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13. kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiötetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut perustettaisiin liikenteenohjausyhtiöltä.

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

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

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

Lakiin uutena terminä tuleva tienpidon yhteistyöalue merkitsisi maakuntien tämän lain 15 i §:n mukaisen yhteistyösopimuksen kautta muodostamaa yhteistoiminta-aluetta, joka vastaisi

LUONNOS

alueensa maakuntien järjestämisvastuulla olevista tienpidon tehtävistä. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Yhteistoiminta-alue muodostettaisiin maakuntien välisen sopimuksen mukaan jollain näistä maakuntalain mahdollistamista yhteistoiminnan muodoista.

Maakunnan liikenneviranomaisella tarkoitettaisiin maakunnissa maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohtien sekä 2 momentin 1 ja 2 kohtien mukaisista liikennetehtävistä vastaavaa. Maakunnan liikenneviranomaisen tehtävistä vastaava toimija määriteltäisiin tarkemmin maakunnassa maakuntalain mukaisesti.

4 §. Maantiet ja niiden luokittelu. Pykälässä säädetään maantien yleisestä määritelmästä sekä maanteiden luokittelusta pääteihin eli valtateihin ja kantateihin sekä muihin maanteihin eli seututeihin ja yhdysteihin. Pykälässä säädettäisiin lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Koska valtio ei enää yksin huolehtisi maanteiden tienpidosta, ehdotetaan *1 momenttiin* sisältyvää maantien määrittelyä muutettavaksi niin, että maantie olisi valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Maantiet sisältyvät Liikenneviraston taseeseen. Vaikka valtio on jatkossakin tienpitäjänä vastuussa maanteista, ei määritelmää maakuntaudistuksesta johtuen voida enää sitoa siihen, että valtio huolehtii maanteiden ylläpitämisestä. Ehdotetaan lisäksi, että 1 momentissa ei enää mainittaisi maanteiden jaosta valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Sen sijaan säädettäisiin, että maantiet ovat liikenteellisen merkityksensä mukaan valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, muita kuin runkoverkkoon kuuluvia pääteitä ja muita maanteitä.

Pykälän *2-4 momenteissa* säädettäisiin tieverkon luokittelusta. Päätiesivat valta- ja kantateitä. Liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi Liikenneviraston esityksestä, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä kuten nyt voimassa olevassa laissakin säädetään. Päätiesivät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Tämä asettaisi vaatimuksia sekä päätiesien palvelutasolle että sen lähialueen maankäytön ja liikenneverkon järjestelyille. Päätiesien palvelutasosta säädettäisiin tarkemmin 13 §:ssä. Maantielakiin sisältyvän luokittelun lisäksi maanteitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa maanteista kuuluu myös asetuksen liitteessä I määritellyyn ydinverkkoon.

Liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voisi erityisesti syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Runkoverkkoon kuuluvat tiet yhdistäisivät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohtat sekä palvelisivat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon palvelutasosta säädettäisiin tarkemmin 13 a §:ssä.

Muut maantiet olisivat seutu- tai yhdysteitä sen mukaisesti kuin Liikennevirasto päättää. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet, jotka eivät ole pääteitä tai seututeitä, ovat yhdysteitä. Muiden maanteiden palvelutasosta säädettäisiin tarkemmin 13 a §:ssä.

Nykyinen pykälän 3 momentti siirtyisi pykälän *5 momentiksi* sellaisenaan.

6 §. Maantielautat. Pykälän *1 momenttiin* ehdotetaan lisättäväksi, että lautta-alue on alue, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-alueesta. Ro-

LUONNOS

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

Pykälän 2 *momentista* ehdotetaan poistettavaksi toinen lause. Lause ei ole enää tarpeen, koska lautta-alusten, jotka ovat käytännössä ro-ro-matkustaja-aluksia, säädösperusta on muuttunut. Merilain säännöksiä sovelletaan niihin tosin edelleen, mutta niille asetetaan nykyisin teknisiä vaatimuksia ja miehitysvaatimuksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (1686/2009) ja laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009).

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

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

Pykälän 3 *momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi täydennettäisiin toista lausetta niin, että tienpitäjä voisi päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan liikenteellisten syiden lisäksi kunnan, muun viranomaisen tai elinkeinoelämän perustellun hakemuksen perusteella. Momentti siirrettäisiin nykyisen 2 *momentin* paikalle. Pykälän 4 *momenttia* ei esitetä muutettavaksi.

8 §. Palvelualueet. Pykälän 1 ja 2 *momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

LUONNOS

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

10 §. Tienpitäjä ja tienpitäjän kustannukset. Pykälässä säädetään tienpitäjästä ja tienpidon kustannuksista. Selkeyden vuoksi esitetään *1 momenttiin* sisältyvää tienpitäjän määrittelyä muutettavaksi niin, että valtion sijaan tienpitäjä olisi valtion liikenneväylystä vastaava Liikennevirasto. Ratkaisu on yhtenäinen ratalain kanssa, jossa Liikennevirasto on nimetty radanpitäjäksi. Valtio vastaisi edelleen tienpidon kustannuksista. Pykälän *2 ja 3 momentteja* ei esitetä muutettavaksi.

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

Tienpitäjä eli Liikennevirasto vastaisi *1 momentin* mukaan jatkossa valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnallisilla tehtävillä tarkoitetaan Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon tehtäviä sekä pääasiassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Myös eräitä nykyisin 9 ELY:ssä hoidettuja tienpidon lupatehtäviä ehdotetaan siirrettäväksi tienpitäjän vastuulle. Valtion väyläomaisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä ovat esimerkiksi maanhankintaan sekä maantie- ja ratakiinteistöjen hallintaan liittyvät tehtävät. Tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyvät valtakunnalliset tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3. Keskeiset ehdotukset (s. 24).

Liikenneviraston tehtäviin tienpitäjänä sisältyisi jatkossa lisäksi tienpidon järjestämisestä sopiminen tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa. Tienpitäjä siirtäisi tehtävien hoitamiseksi tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle. Sopimusmenettelystä säädettäisiin tarkemmin luvussa 1 b.

Pykälän *2 momentin* mukaan tienpidon yhteistyöalue vastaisi toimialueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Tienpitäjä vastaisi kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta kuten nykyisinkin sekä erityisestä syystä tällaista hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Erityisiä syitä suunnitelman laatimiseen voisi olla esimerkiksi hankkeen suuruus, erityisosaamisen tarve ja resurssien tehokas käyttö. Esimerkiksi talousarvioon merkittyjen hankkeiden suunnittelu voisi usein olla sellainen, jonka suunnittelusta tienpitäjä voisi vastata. Myös sellaisten hankkeiden, joissa on mukana useita osapuolia sopimusten perusteella tai joissa on kyse pitkäaikaisista sopimusjärjestelyistä kuten esimerkiksi tunnelihin liittyvissä kansihankkeissa, suunnittelu voi usein olla tarkoituksenmukaista tehdä tienpitäjän toimesta. Se, milloin olisi kyse erityisistä syistä ja milloin suunnittelu toteutettaisiin tienpitäjän toimesta, ratkaistaisiin yhdessä maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksen laatimisen yhteydessä.

Jokainen maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta. Suunnitelman valmistelu tehtäisiin kuitenkin tienpidon yhteistyöalueella maakuntien yhteistyösopimuksessa sovitun työnjaon mukaisesti.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi *3 momentiksi* sisällöltään muuttumattomana.

12 §. Maantien käytön maksullisuus. Pykälän otsikko muutettaisiin vastamaan paremmin säännöksen sisältöä. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus muutettaisiin valtioneuvoston asetukseksi. Tällä hetkellä ei ole voimassa olevaa asetusta lautta-alusten maksuista.

LUONNOS

13 §. *Maantieverkon kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito.* Pykälään siirrettäisiin nykyisen 3 §:n säännökset maantien kehittämistä uusiksi *1 ja 2 momenteiksi*. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä.

Aiemmin 3 §:n 1 momenttiin sisältynyttä säännöstä täydennettäisiin niin, että tieliikennejärjestelmän tulisi edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, josta säädettäisiin jäljempänä 1 a luvussa, tavoitteita sekä valtioneuvoston periaatepäätöstä liikenneturvallisuudesta. Momentin toisen lauseen mukaan olisi nykytilaa vastaavasti edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden totuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämistä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä.

Pykälän *2 momentti* vastaisi voimassa olevan 3 §:n 2 momenttia. Pykälän nykyiset 1 ja 2 momentit siirtyisivät 3 ja 4 momenteiksi. Nykyistä 13 §:n 2 momenttia vastaavaa uutta 4 momenttia täydennettäisiin niin, että se koskisi rakentamisen lisäksi suunnittelua. Lisäksi korostettaisiin liikenteen palveluiden kehittämisen asettamia vaatimuksia maanteiden suunnittelulle ja rakentamiselle. Palveluiden kehittämismahdollisuudet tulee turvata ja niitä on myös tarpeen aktiivisesti edistää. Uusia palveluiden syntymisen raaka-aineena on yhä useammin tieto. Katkava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen muodostavat tärkeän osan liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksistä. Myös uusien polttoaineiden ja kelinfranktuurin ja sähköautojen lautasupisteverkoston kehittämisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantien rakentamisessa huomioita asioita. Samoin esimerkiksi ammatilliseen levähdyspaikkojen tarve on maantien rakentamisessa huomioitava liikenteen palvelu. Pykälän *4 momentissa* nostettaisiin esiin lisäksi automaation edistäminen. Tieliikenteen automaatio edistyy nopeasti, ja siihen on varauduttava myös maanteiden kehittämisessä. Automaattijamisen vaatimukset teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinat ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Myös liikenteen palveluiden kehittyminen rakentuu suurelta osin tiedon varaan. Liikennettä, teitä ja niihin liittyviä palveluita koskevan tiedon välittämisessä nopeat ja toimintavarmat tietoliikenneyhteydet ovat keskeisessä asemassa. Käytännössä automaatioon ja liikenteen palveluiden edistäminen voi maantien suunnittelussa ja rakentamisessa vaikuttaa esimerkiksi tiealueen laajuuden määrittelyyn sekä tarpeeseen sijoittaa erilaisia varusteita tai laitteita tiealueelle.

13 a §. *Maanteiden palvelutaso.* Pykälässä tarkennettaisiin 13 §:n peruslähtökohtia maanteiden kehittämisen, rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Pykälän tavoitteena olisi varmistaa, että maanteillä tarjottava palvelutaso olisi liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla verkko osilla valtakunnallisesti yhtenäistä ja tasapuolista sekä vallitsevien asiakastarpeiden mukaista ja että nykyisin tarjottava tieverkon palvelutaso ei tienpitotehtävien siirron seurauksena pääse laskemaan, kun sitä tarkastellaan erityisesti asiakkaiden ja kustannustehokkuuden näkökulmasta.

Yhtenäisellä palvelutasomäärittelyllä edistettäisiin kansalaisten ja elinkeinoelämän mahdollisimman yhdenvertaista kohtelua maan eri osissa. Samalla pystyttäisiin tukemaan tehokasta alue- ja yhdyskuntasuunnittelua sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista. Tavoitteena olisi lisäksi varmistaa, että liikenneympäristö tukisi liikkumisen automaation ja

LUONNOS

uusien palvelujen kehitystä, olisi turvallinen, huomioisi ympäristönäkökulmat ja antaisi hyvät edellytykset omaisuuden elinkaaritehokkaalle hallinnalle.

Tarkoituksena olisi, että asiakkaat eli kansalaiset ja elinkeinoelämä sekä alueet voisivat odottaa verkon palvelutasolta tiettyjä kriteerejä sen perusteella, millainen verkon osa on kulloinkin kysymyksessä. Asiakkaiden ja alueiden olisi myös tärkeää pystyä ennakoimaan, millaista palvelutasoa verkon osalla voi odottaa tarjottavan tulevaisuudessa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävien runkoteiden palvelutasosta. Valtakunnallisesti merkittävät runkotiet yhdistäisivät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuskeskukset ja palvelevat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Valtakunnallisesti merkittävillä runkoteilla olisi oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tämä tarkoittaisi tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Käytännössä se tarkoittaisi jatkuvaa pääosin vähintään 80 km/h nopeusrajoitusta, turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja sellaisia liittymiä, että pääsuunnan liikenne on sujuvaa. Runkoverkon on tuettava turvallista liikkumista, ja sen on tarjottava turvallinen työympäristö ammattikuljettajille ja niille, joiden elinkeinonharjoittamiseen liittyvät pitkämatkaiset kuljetukset. Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakoitavuutta ja uusien palveluiden kehittymistä. Runkoteiden liikenteellisen merkityksen ja siihen kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla ja tämä näkyisi myös kyseisen verkon osan väylän laatutasossa. Jotta nopeustavoitteet voivat olla korkeita ja tasaisia, on verkon kunnossapidon tasoon, kuten esimerkiksi urasyvyyteen ja korkeaan päivittäiseen hoitotasoon kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne mahdollistavat asetetut palvelutasotavoitteet.

Pykälän *2 momentin* muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla pääteillä olisi oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso, jotta se palvelisi verkon osalle tyypillistä seudullista liikennettä sekä myös pitkämatkaista liikennettä. Olisi tärkeää turvata nykytilassa ja tulevaisuudessa se, että päätiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Nopeusrajoitukset voisivat vaihdella hieman enemmän kuin runkoverkolla ja liittymätyypeissä olisi pieni jouston vara. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä ajantasaisten liikennetietojen tulisi tukea matka-aikojen ennakoitavuutta ja uusien palveluiden kehittymistä. Verkon laatutasoon liittyen kunnossapidon tasossa tulisi huomioida verkolle kohdistuvat seudullisen liikenteen tarpeet, jotta asetetut palvelutasotavoitteet voidaan saavuttaa.

Pykälän *3 momentin* mukaisesti seutu- ja yhdysteillä olisi oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso. Tällä verkon osalla huomiota kiinnitettäisiin pääosin paikallisiin asiakastarpeiden täyttämiseen. Liittymätyypeissä ja nopeusrajoituksissa olisi huomattavasti enemmän vapauksia kuin päätieverkolla. Myös verkon laatutasossa huomioitaisiin verkon osan liikenteellisesti vähäisempi merkitys ja esimerkiksi urautumista voisi ilmetä enemmän ja päivittäisessä hoitotasossa, mm. toimenpideajoissa voitaisiin joustaa.

1 a luku Liikennejärjestelmäsunnittelu

15 a §. *Liikennejärjestelmäsunnittelu.* Pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta ja siitä mitä siinä käsitellään. Liikennejärjestelmäsunnittelua tehdään nykyisin valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Eritasoisella liikennejärjestelmäsunnittelulla onkin jo kymmenien vuosien perinteet, vaikkei sitä olekaan aiemmin kirjattu lakiin.

LUONNOS

Pykälässä säädettäisiin, että liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä valtion, maakunnan ja kuntien välillä. Laaja-alaisesta yhteistyöstä olisikin tärkeää huolehtia liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua, jossa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkevat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikkumisen palvelut, liikenneturvallisuus sekä vaikutukset ja rahoitustarve. Liikennejärjestelmäsuunnittelu sisältäisi sekä kehittämistä että kunnossapitoa koskevat suunnitelmat, tavoitteet ja vaatimukset.

Vaativuudella liikenteen vuorovaikutuksesta muihin yhteiskunnallisesti merkittäviin kokonaisuuksiin, kuten maankäyttöön, asumiseen, palvelurakenteeseen ja elinkeinotoimintaan, varmistettaisiin liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelu kokonaisuutena osana yhteiskunnallista valtakunnallista tai seudullista suunnittelua eikä erillään kokonaisuudesta. Tällä varmistettaisiin, että eri kokonaisuudet tukevat toisiaan ja että muiden kokonaisuuksien tarpeet huomioidaisiin liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja niitä pyrittäisiin edistämään. Toimintojen synnyttämällä liikennetarpeella tarkoitettaisiin muun muassa liikennemääriä ja -muotoja. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi myös huomioida erilaisten ryhmien liikkumistarpeet ja kuljetusvaihtoehdot yhdenvertaisuuslakia noudattaen. Tällä tarkoitetaan muun muassa esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksiä. Tavaroiden kuljetusmuodoilla tarkoitettaisiin muun muassa elinkeinoelämän kuljetusmuotovaihtoehtoja.

Liikennejärjestelmä kattaisi kaikki liikennemuodot ja liikenneverkot, vaikka liikennejärjestelmä- ja maantielaki keskittyisikin erityisesti tieliikenteen muotoihin ja verkkoihin. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi kuitenkin huomioida myös muut liikennemuodot ja -verkot, kuten vesiväylät, rataväylät sekä lentoasemaverkosto. Erityisen tärkeää olisi yhteen sovittaa eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet. Liikkumisen palveluilla puolestaan tarkoitettaisiin jo nykyisin olemassa olevia palveluita sekä tulevaisuudessa digitalisaation ja automaation myötä kehittyviä uusia palveluita. Liikenneturvallisuus ja palvelutaso liittyisivät toisiinsa ja nekin tulisi huomioida osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi laatia vaikutustenselvityksiä tarpeellisilta osin sekä kokonaisuutena ja lisäksi rahoitustarpeita tulisi arvioida. Liikennejärjestelmäsuunnittelu kattaisi myös sitä varten tehdyt mahdolliset esiselvitykset, yhteysväliselvitykset ja muut erilaiset selvitykset, joiden pohjalta liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostetaan.

15 b §. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet. Tässä pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteista. Tavoitteiksi asetettaisiin toimivan, turvallisen ja kestävä liikennejärjestelmän luominen sekä sen kehittäminen käyttäjälähtöisesti nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset sekä liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset ja energiatehokkuus huomioiden.

Tavoitteissa olisi siis liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus, mikä vaikuttaa muun muassa matkojen ja kuljetusten toteutumiseen, matka-aikojen ennakoitavuuteen ja matkustusmukavuuteen. Toimivalla liikennejärjestelmällä yhteydet olisi järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja yhteysvälit mietitty kokonaisuuksina liikennemäärät ja liikkujien tarpeet huomioiden. Liikenteen turvallisuutta edistettäisiin vastuullisella, ennalta ehkäisevällä ja riskianalyysiin perustuvalla liikennejärjestelmän kehittämisellä.

LUONNOS

Liikenteen ympäristöystävällisyyttä ja energiatehokkuutta edistettäisiin vastuullisuutta korostaviin ja ennalta ehkäiseviin toimintamalleihin perustuvalla pitkäjänteisellä ja poikkihallinnollisella liikennejärjestelmän kehittämisellä. Liikennejärjestelmäsunnittelun tavoitteissa tulisi myös huomioida valtakunnalliset ympäristötavoitteet, kuten päästövähennystavoitteet, sekä kestävä kehitys.

Tavoitteiksi asetettaisiin myös liikennejärjestelmän kehittäminen nykyiset ja tulevat liikennetarpeet huomioiden. Tällä olisi yhteyttä myös muuhun suunnitteluun, kuten maankäytön suunnitteluun. Myös digitalisaation ja automaation kehittyminen ja lisääntyminen tulisi mahdollistaa samoin kuin niiden myötä kehittyvät uudet palvelut. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä pohjautuisikin uudelleen toimintatapaan, jossa tiedon ja digitalisaation hyödyntämiseen perustuvat käyttäjälähtöiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimisivat saumattomasti yhteen. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuisikin palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta.

15 c §. *Liikennejärjestelmäsunnittelusta vastaavat tahot.* Tässä pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta vastaavista tahoista. Liikennejärjestelmäsunnittelua tehtäisiin kahdella tasolla: valtakunnallisesti ja maakunnallisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman valmistelusta ja Liikenneviraston olisi osallistuttava sen valmisteluun. Liikennevirasto toisi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun osaamista muun muassa valtakunnallisen tavoitteiston sekä rata- ja vesiliikenteen osaamisen ja toimenpidetietojen osalta. Liikennevirasto myös vastaisi toimivaltansa rajoissa valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta ja toimisi edistäen liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävä kehitystä.

Jokaisen maakunnan liikenneviranomaisen puolestaan vastaisi maakunnallisen liikennejärjestelmäsunnittelun suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa. Maakunnan liikenneviranomaisen määriteltäisiin 3 §:n 7 kohdassa. Liikennejärjestelmäsunnittelu voitaisiin myös tehdä ylimaakunnallisesti yhteistyössä muiden maakuntien kanssa, kuten pykälässä 15 e säädettäisiin. Liikenneviraston olisi osallistuttava maakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitteluun. Liikennevirasto toisi valmistelussa esiin muun muassa valtakunnallisen näkemys palvelutason ja yhtenäisyyden, erityisosaamistaan, roolin rata- ja vesiväylien pitäjänä sekä tienpitäjän vastuuta kantavana tahona. Kuten edellä on todettu, tällä lailla ei säädettäisi kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsunnittelusta, ja Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsunnittelua tekevät Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä niin kuin laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuolto ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) säädetään.

15 d §. *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma.* Tässä pykälässä säädettäisiin valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsunnittelusta ja sen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma ohjaisi valtion ja maakuntien välisiä menettelyitä ja neuvotteluja sekä vaikuttaisi palvelutason määrittelyyn ja maakunnissa tehtävään suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsunnittelulla pyrittäisiin toteuttamaan lain tavoitteita sekä täytäntöönpanon edistämistä. Suunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet, toimenpide-ehdotukset tavoitteiden ja palvelutason toteuttamiseksi sekä rahoituskehyykset. Suunnitelmassa olisi huomioitava 15 b §:ssä säädettävien tavoitteiden mukaisesti nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset sekä liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset ja energiate-

LUONNOS

hokkuus. Arvioita, tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia voitaisiin tehdä myös esimerkiksi liikumisenohjauksesta.

Suunnitelmaan olisi myös sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi, joka tulisi tarkistaa kunkin hallituskauden alussa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa tilanteiden muuttuessa. Suunnitelma sisältäisi niin kehittämistä kuin kunnossapitoa ja palveluita koskevia tavoitteita ja vaatimuksia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä voitaisiin jatkossa valmistella myös päätöstä maanteiden valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää linjauksia maanteiden palvelutasosta. Suunnitelmaan voitaisiin sisällyttää myös aiemmin tehtyjen liikennepoliittisten selonteiden sisältöä vastaavaa sisältöä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida myös liikenne- ja liikenneturvallisuuden erilliset vaikutukset. Laissa viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) säädetään viranomaisten velvollisuudesta selvittää suunnitelman tai ohjeen ympäristövaikutukset. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida edellä mainitun lain mukaiset ympäristövaikutukset. Suunnitelmaa valmisteltaessa olisi huomioitava myös Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset sekä muut kansainväliset velvoitteet, esimerkiksi niin sanotut TEN-T-asetus ja ITS-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttäisiin valtioneuvoston päätöksellä ja se annettaisiin eduskunnalle tiedoksi.

Valtakunnallisia suunnitelmia tehdään nykyisin muilla hallinnonaloilla muun muassa valtakunnallisilla alueiden käyttötavoitteilla (VAT), josta säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999), aluekehityspäätöksillä, joista tullaan säätämään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista) sekä keskipitkän aikavälin ilmastopoliittisella suunnitelmalla (KAISU), josta säädetään ilmastolaissa (609/2015).

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

LUONNOS

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

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

Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleman hallituksen esityksen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista 11 §:n mukaan lain tavoitteiden toteuttamiseksi voidaan laatia aiesopimuksia ja muunlaisia yhteistyösopimuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta olisi myös mahdollista tehdä aiesopimuksia ja muita sopimuksia. Näitä sopimuksia voitaisiin laatia valtion tai toisten maakuntien kanssa.

15 f §. *Menettely suunnitelmia valmisteltaessa.* Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota noudatettaisiin suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälän 1 momentin mukaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmisteltaessa olisi kutsuttava kaikkien maakuntien ja muiden liikennejärjestelmän kannalta keskeisten viranomaisten yhteiskokous koolle. Suunnitelmaluonnoksesta olisi pyydyttävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnan olisi valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa Liikenneviraston, alueensa kuntien ja muiden viranomaisten sekä sellaisten alueella toimivien toiminnanharjoittajien kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Toiminnanharjoittajilla tarkoitettaisiin muun muassa palvelun tuottajia, elinkeinoelämää sekä satamien ja lentoliikenteen toimijoita. Tarvittaessa tätä vuorovaikutusta varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa olisi ministeriöille, muille maakunnille ja muille toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kansalaisten ja muiden kuin edellä mainittujen toimijoiden vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, että kaikille muille olisi varattava mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Kaikilla muilla tarkoitettaisiin muun muassa, mutta ei ainoastaan, palvelun tuottajia, julkisia toimijoita, kansalaisia, elinkeinoelämää asiakkaan roolissa, muita viranomaisia, kaupunkeja, kuntia, etu- ja kansalaisjärjestöjä sekä satamien ja lentoliikenteen toimijoita ja muita, joilla on intressi vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä varattaisiin tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa ilmoituksia ja tiedotteita viranomaisten internet-sivuilla ja muilla kanavilla. Mielipiteiden esittämiselle olisi varattava aikaa vähintään 30 päivää. Tämä olisi siis vähimmäisaika lausuntojen ja mielipiteiden antamiselle, mutta enimmäispituutta ei lailla määriteltäisi. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä lausuntojen ja mielipiteiden huomioinnista olisi myös tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

15 g §. *Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja.* Pykälässä säädettäisiin, että tienpitäjän olisi ylläpidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisterinpidosta säädetään nykyisin

LUONNOS

valtioneuvoston asetuksessa maanteistä, jonka mukaan tehtävä kuuluu tienpitoviranomaiselle. Rekisterinpitotehtävä ehdotetaan säilytettäväksi valtion tehtävänä, ja sitä hoitaisi jatkossa tienpitäjän Liikennevirasto. Rekisterin sisällöstä säädettäisiin edelleen tarkemmin asetuksella.

Pykälässä säädettäisiin lisäksi maakunnan liikenneviranomaisen velvollisuudesta tuottaa tietoja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun. Maakuntalain (HE 15/2017 vp) 6 §:n perustelujen mukaan maakunnan liikennejärjestelmätehtävä sisältäisi myös liikennetiedot ja liikennepalvelut. Maakunnan liikenneviranomaisen tulisi siis tuottaa tietoja alueensa maantieverkon tilasta, liikennemääristä, asiakastarpeista sekä muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista ja toimittaa keräämiään tietoja ilmaiseksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnittelun valmisteluun. Toimitettavia tietoja olisivat myös muun muassa maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelma ja sen luonnokset, alueiden käyttöä ja kaavoitusta koskevat tiedot, tiedossa olevat merkittävät hankkeet ja muut liikennejärjestelmän suunnitteluun vaikuttavat tiedot. Tarvittavista tiedoista voitaisiin sopia tarkemmin tienpidon sopimuksessa sekä maakunnan ja valtion välisissä muissa neuvotteluissa.

15 h §. Asetuksenantovaltuus. Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä liikennejärjestelmäsunnitelmien sisällöstä.

1 b luku Valtion ja maakunnan välinen suhde

15 i §. Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen. Pykälässä säädettäisiin maakunnille velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella jollakin maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöresurssien niukkuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Maakuntalain 8 luvussa säädetään maakuntien julkisoikeudellisen yhteistoiminnan muodoista, joita ovat yhteinen toimielin, yhteinen virka sekä sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Yhteistyösopimuksessa olisi sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuisista. Sopimuksessa olisi siten määriteltävä, mikä maakunta, maakuntien toimielin tai muu maakunnallinen toimija vastaisi tämän lain mukaan tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tehtävien hoitamisesta. Esimerkiksi maakuntalain 48 §:n mukainen yhteistä toimielintä perustettaessa olisi sovittava tehtävää hoitavasta vastuumaakunnasta.

Maakuntien tulisi sopia yhteistoiminnasta niin, että varmistettaisiin pykälän 2 momentin 1-3 kohdassa säädettävät vaatimukset. Maakuntien välisillä yhteistyösopimuksilla olisi 1 kohdan mukaan varmistettava tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen. Tienpitoa on ELY-keskuksissa tehostettu voimakkaasti, ja ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat on vuoden 2016 alussa keskitetty neljälle hankinta-alueelle. Hankinta-alueet ovat tuoneet mukanaan tehokkuutta ja yhtenäistä toimintaa. Maakuntauudistuksen muuttaessa tienpidon toimijoiden kenttää on tienpidon tehtäviä kuitenkin tarkasteltava kokonaisuutena, eikä ole tarkoituksenmukaista edellyttää hankintatehtävien erillistä keskittämistä. Tienpidon rahoitus ja henkilöresurssit ovat kuitenkin jatkossakin niukat, minkä vuoksi maakuntien väliseltä yhteistyöltä edellytettäisiin tehtävien kustannustehokkaan ja asiantuntevan hoitamisen varmistamista. Kun maakuntauudistuksen johdosta kunkin 18 maakunnan ja yhteistyöalueiden odotukset ja näkemykset tienpidon järjestämisestä voisivat vaihdella keskenään ja toisaalta myös valtuustokausittain saman maakunnan tai yhteistyöalueen sisällä merkittävästikin, edellytettäisiin yhteistyösopimuksilta tienpidon yhtenäisyyden ja pitkäjänteisyyden varmistamista. Pitkäjänteisyyteen sisältyy myös odotus maakuntien yhteistoimintasopimusten vähintäänkin kohtalaiselle pysyvyydelle sekä

LUONNOS

riittäville perusteluille yhteistyöalueisiin kohdistuvien muutosten osalta. Maantieverkon yhtenäisyydestä huolehdittaisiin lisäksi Liikenneviraston tienpidon sopimusten kautta ja muutoin toteuttaman ohjauksen keinoin.

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

Momentin 3 kohdan mukaan yhteistyösopimuksilla olisi muodostettava tarkoituksenmukaiset tienpidon yhteistyöalueet. Alueiden tarkoituksenmukaisuuden arviointiin vaikuttavat esimerkiksi työssäkäyntialueet sekä tienpitourakoitsijoiden näkökulma.

Pykälän 3 momentin mukaan maakuntien tulisi varata liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuus lausua maakuntien yhteistoimintaa koskevasta sopimuksesta ennen sopimuksen hyväksymistä. Sama koskisi myös sopimuksen muuttamista. Sopimus voisi olla maakuntalain 49 §:ssä tarkoitettu sopimus yhteisestä toimielimestä taikka lain 51 §:ssä tarkoitettu sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta. Myös yhteinen virka, jonka maakunnat voivat maakuntalain 50 §:n mukaan perustaa yhtäpitävillä päätöksillä, edellyttäisi ehdotetun lain mukaan yhteistoimintaan osallistuvien maakuntien sopimusta siitä, millä tavoin edellä 1 momentissa säädettyjen vaatimusten täytyminen varmistetaan.

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

Pykälän 4 momentin mukaan maakunnat toimittaisivat hyväksymänsä sopimuksen liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tiedoksi.

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

Yhteistoiminnasta päättäminen voisi tulla valtioneuvoston ratkaistavaksi paitsi silloin, jos maakunnat eivät lainkaan sopisi tehtävien hoitamisesta, myös siinä tapauksessa, että maakuntien sopimuksella hyväksymä yhteistoiminta arvioitaisiin riittämättömäksi täyttämään lain 15 i §:n 1 momentissa tehtävän hoidolle säädetty vaatimukset. Arvion tekisi liikenne- ja viestintäministeriö sen jälkeen, kun maakunnat olisivat toimittaneet ministeriölle lain 15 i §:n 2 momentissa tarkoitettua neuvottelun tuloksena hyväksymänsä sopimuksen.

LUONNOS

Valtioneuvoston määräysten olisi oltava tarpeellisia ottaen huomioon lain 15 i §:n 1 momentin 1–3 kohdassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi.

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

Valtioneuvosto voisi määrätä myös muista yhteisen toimielimen perustamiseksi välttämättömistä seikoista, joista säädetään maakuntalain 49 §:n 1–3 kohdassa ja jotka koskevat maakuntien vapaaehtoisesta toimielimestä tehtävää sopimusta. Valtioneuvosto määräisi siten yhteisen toimielimen tehtävistä sekä tarvittaessa maakuntalain 7 §:ssä tarkoitetun järjestämistäsiirtymisestä, yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja siihen osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä sekä tehtävien hoidosta aiheutuvien kustannusten laskennan ja niiden jakautumisen perusteista.

Valtioneuvosto voisi lisäksi antaa muita määräyksiä, jotka olisivat tarpeen tehtävien hoidolle lain 15 i §:n 1 momentissa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi.

Tavoitteena on, että maakunnat sopivat keskenään yhteistoiminnan järjestämisestä. Valtioneuvoston määräysten tulisi siksi olla voimassa vain siihen saakka, kunnes maakunnat sopisivat asiasta laissa tarkoitetulla tavalla. Valtioneuvosto päätöksessään olisi tämän vuoksi aina määrätävä menettelystä, jolla valtioneuvoston antamat määräykset voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 i §:n mukaisella sopimuksella.

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

15 k §. Tienpidon rahoitus. Valtio vastaisi edelleen lain 10 §:n mukaisesti tienpidosta ja sen kustannuksista Liikenneviraston toimiessa asiassa vastuuviranomaisena. Ehdotettavassa 15 j §:ssä säädettäisiin maakuntien järjestämistäsiirtymällä olevan tienpidon tehtävien rahoituksesta. Rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Tieverkon ja liikenteen ominaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tieverkon pituutta, liikennemäärää sekä teiden ja siltojen kuntoa. Muut olosuhteet voisivat olla esimerkiksi maantieteellisiä tekijöistä johtuvia vaikutuksia keleihin ja sen seurauksena esimerkiksi auraustarpeisiin. Jakomallin tavoitteena on varmistaa väyläverkoston kunnan tasapuolinen kehittyminen maan eri osissa. Tienpitäjä kohdentaisi rahoituksen kullekin 18 maakunnalle tulevan tienpidon rahoituksen tienpidon yhteistyöalueiden kanssa tehtävien tienpidon sopimusten perusteella. Vaikka tienpitoa olisi hoidettava ylimaakunnallisessa yhteistyössä enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella, jaettaisiin rahoitus laskennallisesti 18 maakunnan jaolla.

Käytännössä rahoituksen jaolla annettaisiin tienpidon yhteistyöalueelle rahoituskehys, tienpidon hankintojen valmisteluun. Käytännössä toteutuvaan rahoituksen jakautumiseen vaikuttaisi siten muun muassa lain julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016) mukaisesti toteutettujen kilpailutusten perusteella hankitut maanteiden hoitourakat ja niiden hinnat kuten nykyisinkin.

LUONNOS

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

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitäjän olisi varattava osa tienpidon talousarvorahoituksesta kohdistettavaksi tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyviin tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin sekä teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin, joita maakuntien rahoituskehyksellä ei olisi mahdollista toteuttaa. Teemaohjelma voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuusohjelma. Korjaustarpeita voisi aiheutua esimerkiksi tulvista tai muista sääolosuhteista tai muista ennalta arvaamattomista vaurioista.

151 §. Tienpidon ohjaus. Pykälässä säädettäisiin maakuntiin kohdistuvasta ohjauksesta tienpidossa. Tienpitäjä ohjaisi maakuntia tienpidossa 1 momentin mukaan ensinnäkin tienpidon sopimuksen kautta. Sopimuksessa määriteltäisiin maanteita koskevia kunto- ja muita tavoitteita sekä sovittaisiin käytettävissä olevasta rahoituksesta. Muut tavoitteet voisivat koskeva esimerkiksi tuottavuuden kehittämistä, asiakastyytyväisyyttä ja liikenneturvallisuutta. Tienpidon sopimuksella olisi siten merkittävä ohjausvaikutus tienpidon järjestämiseen maakunnissa. Toiseksi tienpitäjä voisi ohjata maakuntia niin sanotun informaatio-ohjauksen keinoin. Tällainen ohjaus ei olisi juridisesti sitovaa, mutta sillä voitaisiin tukea maakuntien niiden tehtävien hoitamisessa sekä edistää yhtenäisten toimintatapojen kehittymistä ja käyttöä. Informaatio-ohjauksella tarkoitettaisiin muun muassa vertais- ja arviointitietoa, suosituksia ja suositusluonteisia ohjeita ja oppaita, tiedotteita, verkostoyhteistyötä ja vuorovaikutusta, toiminta- ja palvelumalleja, parhaita käytäntöjä, strategioita ja kehittämisohjelmia, koulutuksen, neuvottelupäivien ja muiden tilaisuuksien järjestämistä sekä tutkimus- ja kehittämishankkeita.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikennevirastolle tienpitäjänä määräyksenantovaltuus antaa tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä. Määräysten tarkoituksena olisi varmistaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistaminen sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentäminen valtakunnallisesti yhtenäisesti. Laadullisten määräysten mainitseminen säännöksessä mahdollistaisi palvelutasotavoitteita koskevien määräysten antamisen. Tien rakenne ja liikennetekniset ratkaisut tarkoittavat esimerkiksi liittyviä ja niin teknisiä ratkaisuja. Liikenneturvallisuutta ja ympäristölle aiheutuvien haittojen hallintaa tehdään myös ennen kaikkea tien rakennetta ja teknisiä ratkaisuja koskevien ratkaisujen kautta. Kunnossapidolla tarkoitettaisiin 3 §:n määritelmän mukaisesti tien hoitoa ja korjausta. Se sisältää esimerkiksi tien päivittäiseen hoitoon liittyviä asioita. Kunnossapitoa koskevan määräyksenantovaltuuden nojalla voitaisiin antaa esimerkiksi maanteiden hoitoluokkia ja niissä asetettavia laatuvaatimuksia koskevia määräyksiä. Tällaisilla määräyksillä varmistettaisiin erityisesti tieverkon yhtenäistä palvelutasoa ja liikenneturvallisuutta. Tienpidon hankinnan menettelyitä koskevilla määräyksillä voitaisiin tarvittaessa varmistaa erityisesti tienpidon kustannustehokkuutta ja sitä kautta myös väyläomaisuuden hyvää hallintaa. Menettelyitä koskevat määräykset voisivat koskea esimerkiksi hankinnoissa käytettäviä asiakirjamalleja.

Kokonaisuudessaan tienpidon yhteistyöalueella hoidettavaa tienpitoa ohjattaisiin lain ja siihen ehdotettavien sopimus-, palvelutaso- ja muiden säännösten ohella tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenneviraston mahdollisten määräysten keinoin. Maantieverkon omistajan valtion tason näkemykset, ja sen ylintä hallitusvaltaa käyttävän hallituksen liikennepoliittiset linjaukset voitaisiin viedä maakuntien ohjaukseen ja sopimusprosessiin liikenne-

LUONNOS

ja viestintäministeriön Liikennevirastoon kohdistaman tulosohjauksen kautta sekä toisaalta pitkäjänteisesti 1 a luvussa ehdotettavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

15 m §. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Pykälässä säädettäisiin tienpidon ja liikenteen nelivuotisesta suunnitelmasta, joka olisi laadittava jokaiselle 18 maakunnalle. Suunnitelma olisi nelivuotisena tarkoitus valmistella maakuntien valtuustokausittain. Suunnitelma laadittaisiin valtuustokauden aluksi ja seuraavina vuosina siihen tehtäisiin tarpeelliset päivitykset ja tarkistukset. Suunnitelmassa olisi käsiteltävä asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, eli teiden hoitoa ja muun muassa siltojen ja päällysteiden korjaamista, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Maakunnat voisivat halutessaan sisällyttää suunnitelmaan myös muita maakunnan liikenneviranomaisen vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Näitä tehtäviä ovat maakuntalain mukaisesti yksityistieavustusten ja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtävät, liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikenneturvallisuustyön koordinointi sekä, mikäli maakunta on ottanut ne tehtäväkseen, henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen suunnittelu- ja järjestäminen.

Tienpidon osalta suunnitelmasta käsiteltäviä asiakokonaisuuksia voisivat olla esimerkiksi:

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

Ehdotettavan 15 o §:n mukaan luonnos tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta olisi valmisteltava ennen tienpidon sopimusta koskevien neuvotteluiden käymistä. Kun neuvottelut on tarkoitus käydä syksyisin, tarkoitus olisi, että kukin tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnos laadittaisiin touko-syyskuussa. Suunnitelma olisi keskeinen asiakirja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

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

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

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

15 n §. Tienpidon sopimus. Tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue valmistelisivat 1 momentin mukaan tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen. Sopimusvalmistelun perustana olisi edellä 15 o §:n perusteluissa selostetulla tavalla luonnos maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta. Sopimus voitaisiin käytännössä tehdä vahvemmin sitovaksi ensimmä-

LUONNOS

mäisen sopimusvuoden osalta, ja 15 o §:ssä säädettävissä vuosittaisissa neuvotteluissa sopimusta voitaisiin päivittää aina edellisen vuoden sopimusta tarkistamalla ja seuraavaa vuotta koskevien merkintöjen täsmentämisellä.

Tienpidon sopimuksessa olisi kyse erityisesti tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tienpidon tehtävien rahoituksesta. Sopimuksessa olisi sovittava ehdotettavan lain mukaan tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, ja sopimus sisältäisi yhteistyöalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Sopimuksessa olisi sovittava lisäksi tienpitoa koskevista tavoitteista sekä toimintatavoista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista tienpitoa koskevista asioista. Sopimuksessa olisi lisäksi tarpeen sopia tarpeellisista vastuu- ja vahingonkorvauskysymyksistä esimerkiksi sen varalle, että sopimusosapuolet eivät toteuttaisi sopimuksessa sovittuja pykälässä lueteltaviin asioihin liittyviä velvollisuuksiaan.

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

Pykälän 3 momentin mukaan tienpidon sopimuksessa voitaisiin sopia myös tämän lain mukaan tienpitäjälle kuuluvien tehtävien hoitamisesta tienpidon yhteistyöalueella, jos sitä pidettäisiin tarkoituksenmukaisena. Edellytyksenä olisi, että järjestelyllä voidaan turvata tehtävän kustannustehokas, asiantunteva, asiakastarpeet huomioiva ja valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen. Esimerkiksi joitain yksittäisiä tienpidon lupatyyppejä voitaisiin sopimuksella siirtää maakuntatasolla tienpidon yhteistyöalueen hoidettavaksi, jos esimerkiksi asiakkaan kannalta tehtävän hoitaminen alueellisesti lähellä toimijoita olisi tarkoituksenmukaista.

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

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

Sopimusneuvotteluihin osallistuisivat 3 momentin mukaan tienpitäjän edustajat Liikennevirastosta ja tienpidon yhteistyöalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Neuvotteluihin voisi siis maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti osallistua yhteistyöalueella tehtävistä vastaavan maakunnan tai kaikkien maakuntien edustajia. Säätely mahdollistaisi asiasta sopimisen yhteistyöalueen kesken, ja asian järjestämisen resurssien ja muiden kysymysten kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Neuvotteluihin osallistuvista edustajista ei olisi välttämätöntä sopia maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, vaan siitä

LUONNOS

voitaisiin sopia tienpidon yhteistyöalueen sisällä myös muulla tavalla. Sopimuksen allekirjoittaisivat tienpitäjän edustaja ja tienpidon yhteistyöalueen maakuntien edustajat.

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

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

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

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

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

2 luku Maantien suunnittelu

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

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

Pykälän *2 momentissa* esitetään säädettäväksi suunnittelukohteiden valinnasta päätösvaltaisesta viranomaisesta sekä suunnitelmien laatimisesta vastaavista viranomaisista. Jokaisen maakunnan liikenneviranomaisen päättäisi suunnittelukohteista, joiden määrittelyssä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla olisi keskeinen rooli. Säännös vastasi tienpidosta vastaavia viranomaisia koskevan *11 §:n 2 momenttia*, jonka mukaan tienpidon yhteistyöalue vastaisi

LUONNOS

toimialueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Tienpitäjä vastaisi kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta sekä erityisestä syystä tällaista hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta vastasivat maakuntauudistuksen myötä pääsääntöisesti tienpidon yhteistyöalue. Kuitenkin myös tienpitäjällä olisi toimivalta suunnitelman laatijana. Tienpitäjä voisi erityisestä syystä ottaa vastattavakseen tiehankkeita koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Erityisenä syynä voitaisiin pitää muun muassa hankkeen merkittävyyttä tai vaativuutta. Merkittävänä tiehankkeina pidettäisiin ainakin valtion talousarviossa erikseen nimetyjä hankkeita.

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

Maakunnan ja valtion roolien muuttuessa tiehankkeiden suunnittelussa niiden, mutta myös muiden viranomaisten välisen yhteistyön merkitys suunnittelussa korostuisi entisestään. Tämän vuoksi *3 momenttiin* esitetään otettavaksi viranomaisten välistä yhteistyötä korostava yleinen säännös. Säännös vastasi osittain ratalain 8 §:n 2 momenttia, jossa säädetään radanpitäjän velvollisuudesta toimia suunnitelmia laatiessaan yhteistyössä eri viranomaisten kanssa. Lisäksi 3 momentissa säädettäisiin siitä, että maanteiden suunnittelun tulisi perustua maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

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

Hankearvioinnin tarkoituksena olisi tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytettäisiin tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailemiseen. Hankearviointi toisi läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaa vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaisi eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viimekädessä tukisi poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa.

Hankearvioinnin laatimisesta vastaisi suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen eli pääsääntöisesti tienpidon yhteistyöalue. Niissä tilanteissa, joissa suunnitelman laatimisesta vastaisi tienpitäjä, kuuluisi hankearvioinnin laatiminen tienpitäjälle.

Hankearvioinnin osalta olennaista olisi arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaisi arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää olisi myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhteneväisellä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella.

LUONNOS

Ohjeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden.

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

Lähtökohtien kuvaus

- hankevaihtoehdot
- vertailuasetelma
- liikenne-ennuste

Vaikutusten kuvaus

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

Hankkeen arviointi

- vaikuttavuuden arviointi
- kannattavuuslaskelma
- toteutettavuuden arviointi
- päätelmät

Seurannan ja jälkiarvioinnin suunnitelma

- Arvioinnin raportointi ja dokumentointi
- hankearvioinnin raportointi
- hankearvioinnin yhteenveto
- hankearvioinnin dokumentointi

15 t §. *Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet.* Lakiin esitetään otettavaksi säännökset yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista. Kysymys olisi jo nykyisin noudatettavan suunnittelukäytännön kirjaamisesta lakiin. Suunnitteluperusteiden laatiminen perustuu nykyisin Liikenneviraston ohjeistukseen. Maakuntaudistuksen myötä olisi tarve varmistaa tämän tarpeellisen suunnittelukäytännön yhtenäinen noudattaminen tiehankkeiden suunnittelussa maakunnissa.

Suunnitteluperusteiden tulisi tukea ja edistää lain yleisten tavoitteiden ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden saavuttamista. Suunnitteluperusteiden pyrkimyksenä olisikin turvata muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelussa syntyvien palvelutasotavoitteiden toteutuminen tiehankkeiden suunnittelussa. Suunnitteluperusteissa määriteltäisiin maantien mitoitussnopeus, poikkileikkaus sekä maanteiden keskinäisten ja yksityisten teiden liittymien periaatteet. Näillä kaikilla osatekijöillä on ratkaiseva merkitys palvelutasotavoitteiden saavuttamisessa.

Nykykäytännön mukaisesti suunnitteluperusteita ei olisi välttämätöntä laatia kaikista tiehankkeista. Valtateiden, kantateiden ja vilkasliikenteisten seututeiden liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi olisi perusteltua, että tienpitäjä voisi päättää siitä, onko näitä väyliä koskevasta yleissuunnitelmasta tai tiesuunnitelmasta laadittava suunnitteluperusteet. Tienpitäjällä olisi asiaa koskeva päätäntävalta myös siinä tilanteessa, että suunnitelman laatimisesta vastaisi tienpidon yhteistyöalue. Muun tieverkon suunnitteluun liittyvistä suunnitteluperusteista päättäisi tienpidon yhteistyöalue.

LUONNOS

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tienpitäjän roolissa olevan Liikenneviraston oikeudesta antaa määräyksiä yleis- ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta.

15 u §. Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen. Suunnitteluperusteiden valmistelusta huolehtisi tienpidon yhteistyöalue yhteistyössä tienpitäjän ja muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee. Silloin kun tienpitäjä ottaisi vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta, vastasi se myös 15 r §:n 2 momentin mukaisesti suunnitteluperusteiden laatimisesta tehden yhteistyötä maakunnan ja tarvittaessa muiden viranomaisten kanssa.

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitäjä hyväksyisi valtatieä, kantatieä sekä vilkasliikenteistä seututieä koskevat suunnitteluperusteet. Tämä olisi perusteltua mainittujen väylien liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi. Muun asteisen tieverkon osalta suunnitteluperusteet hyväksyisi tienpidon yhteistyöalue.

Suunnitteluperusteiden hyväksyminen ei tarkoittasi sitovan ja valituskelpoisen päätöksen tekemistä. Tämä johtuisi suunnitteluperusteiden luonteesta ja siitä, että ne tulisivat tarkemmin arvioitavaksi yleissuunnittelu tai tiesuunnitteluprosessissa. Suunnitteluperusteet olisivat luonteeltaan suunnittelua ohjaavia tavoitteita, jotka tarkentuvat suunnitteluvaiheesta toiseen siirtymässä. Suunnitteluperusteita voi myös olla tarpeen muuttaa suunnittelun edessä. Suunnitteluperusteiden muuttamisessa tulisi noudattaa vastaavanlaista menettelyä kuin niiden laatimisesakin. Tämä tarkoittaa muun muassa tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen välisen yhteistyövelvoitteen noudattamista. Suunnitteluperusteet tulisivat yleissuunnittelussa tai tiesuunnittelussa asianosaisena olevien tahojen kuten suunnittelualueen kiinteistönomistajien arvioitavaksi mainituissa suunnitteluprosesseissa. Lain 27 §:ssä mielipiteen ilmaisemiseen ja lausuntojen antamiseen oikeutetut tahot voisivat esittää kantansa lain 27 §:n mukaisessa vuorovaikutusmenettelyssä.

15 v §. Suunnitteluperusteiden noudattaminen. Suunnitteluperusteiden tarkoituksena on välittää liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja sen sisältämässä esisuunnittelussa määriteltyjä tavoitteita osaksi tiehankkeita koskevaa suunnittelua. Suunnitteluperusteet ovat hankesuunnittelun tavoitteita, joita suunnittelussa tulee edistää. Tämän vuoksi lakiin esitetään otettavaksi säännös suunnitteluperusteiden huomioonottamisesta ja toteutumisen edistämisestä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa laadittaessa. Ehdotettu sanamuoto mahdollistaa suunnitteluperusteiden noudattamisen kannalta tarvittavan joustavuuden, mutta edellyttää huolehdittavan siitä, että suunnitteluperusteiden tavoitteiden toteuttamista edistetään.

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

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

LUONNOS

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

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

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

22 §. *Tiesuunnitelman sisältö.* Pykälässä säädetään tiesuunnitelman sisältövaatimuksista. Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan tiesuunnitelmaan tulee liittää arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Virkettä esitetään täsmennettäväksi siten, että kyse on tien rakentamisen ja liikenteen haitallisista vaikutuksista. Esityksellä ei ole tarkoitus sisällöllisesti muuttaa vallitsevaa käytäntöä, sillä on nykyisin haitallisten vaikutusten arviointi ja vaikutusten niiden vähentämis- ja poistamistoimenpiteet kohdistuvat tienrakentamisesta ja liikenteestä aiheutuviin vaikutuksiin.

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

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

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa.* Pykälän 2 momentissa säädetään uuden kulkuyhteyden järjestämisestä tilanteessa, jossa olemassa olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän käyttäminen kielletään tiesuunnitelmassa. Tällöin uuden kulkuyhteyden järjestämisestä vastaa tienpitoviranomainen kustannuk-

LUONNOS

sellaan. Kun maakuntauudistuksen uudistuksen myötä tienpitoviranomaisen käsitteestä luovuttaisiin, esitetään viittaus tienpitoviranomaiseen korvattavaksi viittauksella tienpitäjään.

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

Pykälän *2 momentin* neljännessä virkkeessä säädetään siitä, että kunnan on toimitettava lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle eli tienpitoviranomaiselle. Saman momentin viimeisessä virkkeessä säädetään tienpitoviranomaisen velvollisuudesta lähettää kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta tietyille ulkopaikkakuntalaisille. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti tienpidon yhteistyöalueelle esitetään mainituissa säännöksissä olevat tienpitoviranomaista koskevat viittaukset muutettavaksi viittaukseksi tienpidon yhteistyöalueiksi.

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

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

LUONNOS

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

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

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

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

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

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

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

Koska maakuntauudistuksen myötä tienpidon yhteistyöalue vastaisi pääsääntöisesti suunnitelmien laatimisesta ja tiehankkeiden toteuttamisesta, olisi sillä myös intressi huolehtia suunnitelmien voimassaolosta. Tästä syystä yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä kos-

LUONNOS

kevaa 1 momentin kolmatta virkettä ja tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 3 momentin toista virkettä esitetään täydennettäväksi siten, että suunnitelmien pidentämistä koskevan päätös tehdään tienpidon yhteistyöalueen esityksestä. Lisäksi 1 ja 3 momentin viittaukset Liikennevirastoon suunnitelman hyväksymispäätöksen pidentämisestä päättävänä viranomaisena muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään.

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

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

Jälkiarvioinnin laatiminen esitetään rajattavaksi vain sellaisiin hankearvioinnin kohteena olleisiin hankkeisiin, joiden osalta jälkikäteen tehtävälle arvioinnille ilmenee erityisiä syitä. Jälkiarviointia ei siten olisi tarpeen tehdä kaikista hankearvioinnin kohteena olleista tiehankkeista. Erityisenä syynä jälkiarvioinnille olisi esimerkiksi tilanne, jossa hankkeen toteutuneiden vaikutusten perusteella nähdään mahdollisuus oppia tulevia hankkeita varten tai jos hankkeen vaikutusten nähtäisiin toteutuvan kehittyvän hyvin eri tavalla mitä hankearvioinnissa on arvioitu.

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

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

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

Hankkeen toteutus

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

Liikenne-ennuste ja ajokustannukset

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

Liikenneonnettomuudet

LUONNOS

- onnettomuudet hankeverkolla
- onnettomuudet siirtymäverkolla

Muut havaittavissa olevat vaikutukset

- maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen
- vaikutukset luonnon ja rakennettuun ympäristöön

Vaikuttavuuden toteutuminen

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

Kannattavuuden toteutuminen

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

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

32 b §. Suunnitteluvuorituksen toteuttamista koskeva päätös. Maantielain 2 lukuun ehdotetaan otettavaksi uusi säännös tienpitäjän mahdollisuudesta antaa päätöksiä, jollei tienpidon yhteistyöalue täytä sille maantielain 18 §:ssä tai 21 §:ssä määriteltyä velvollisuutta laatia yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma. Tienpitäjä voisi asettaa määräajan, jonka kuluessa tienpidon yhteistyöalueen olisi aloitettava suunnitelman laatiminen. Suunnitelman laatimisen aloittamisella tarkoitettaisiin maantielain 16 §:ssä tarkoitettua aloituskuulutusta tai ilmoitusta suunnitelman laatimisen aloittamisesta.

Edellytyksenä määräajan asettamiselle olisi maantielain 18 §:ssä tai 21 §:ssä säädetyn suunnitteluvuorituksen laiminlyöminen. Jollei tienpidon yhteistyöalue noudata tienpitäjän päätöstä, tienpitäjä voisi velvoittaa kunnan siihen uhkasakolla. tienpidon yhteistyöalue ei voisi aloittaa sellaisen tiehankkeen rakentamistoimia, joihin kohdistuu pykälän 1 momentissa tarkoitettu päätös.

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

33 §. Maantien kunnossapito. Pykälässä säädettäisiin maanteiden kunnossapidon tasosta. Pykälän 1 momentissa voimassa olevan lain mukainen yleistä liikennettä tyydyttävä kunto korvattaisiin yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavana kuntona. Kunnossapidon taso olisi johdettavissa 13 a §:n mukaisesta palvelutasoluokittelusta. Jotta 13 a §:n mukainen palvelutaso verkolla toteutuu, edellyttäisi se kunnossapidolta määrättyjä toimia muun muassa urasyvyyteen ja päivittäiseen hoitoon liittyen. Palvelutasoluokittelussa huomioitaisiin liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä vuorokaudenaika, mutta kunnossapidon tasossa olisi tarjottavan palvelutason lisäksi huomioitava keliolosuhteet ja liikumisympäristöstä sekä alueellisista asiakastarpeista johtuvat kunnossapitotarpeet.

Tienpitäjä päättäisi kunnossapidon luokituksesta maakuntien esityksestä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Kunnossapitoluokkien määrittely sisällytettäisiin ensisijaisesti tienpi-

LUONNOS

don sopimukseen, mutta siitä olisi tarvittaessa mahdollista antaa myös Liikenneviraston määräys ehdotetun 15 l §:n 2 momenttiin sisältyvän määräyksenantovaltuuden nojalla.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin kunnossapidossa huomioitaviksi asioiksi elinkaari vaikutukset ja kustannustehokkuus nykyisin mainittujen ympäristönäkökohtien lisäksi.

34 §. Rajoitettu kunnossapito. Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi.

35 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi.

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

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

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

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti tienpidon yhteistyöalue tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 6 momentissa muotoon Liikennevirasto tienpitäjänä. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamisesta tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa.

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

42 b §. Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite. Pykälän 1 ja 2 momentissa sekä 3 momentissa jälkimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 3 momentissa ensimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin muotoon hankkeesta vastaava. Hankkeesta vastaava on se,

LUONNOS

joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettävän tehtävien jaon mukaisesti tienpidon yhteistyöalue tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

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

4 luku Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

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

45 §. *Maantien näkemäalue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi.

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

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

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

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

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Pykälän 2-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momenttiin lisättäisiin tienpidon yhteistyöalue ja maankunta kohtaan, jossa säädetään keneltä tienpitäjä voi pyytää lausuntoa. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että jos tienpitäjä olisi muu kuin Liikennevirasto ja tienpidosta huolehtisi muu kuin tienpidon yhteistyöalue, voitaisiin myös tienpidon yhteistyöalueelta pyytää lausuntoa. Lausunto voitaisiin hankkia erityisesti liikenneturvallisuusseikkojen arvioimiseksi.

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

5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset

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

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

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

LUONNOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

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

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

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

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

LUONNOS

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

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

7 luku Erinäiset säännökset

99 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvistä viranomaisesta. Nykyisen lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Liikennevirasto hyväksyy muut tiesuunnitelmat sekä kaikki yleissuunnitelmat. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on huolehtia hallinnonalansa yleisestä kehittämisestä ja liikennepoliittisista linjauksista eikä niinkään yksittäisiä maanteitä koskevista hallintopäätöksistä. Edellä 10 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirasto tienpitäjänä toimisi maanteiden tienpitäjänä, joka vastaisi maantieverkosta. Vastaaminen tarkoittaisi myös maantieverkon laajuudesta määrittämistä sitä lisäämällä tai sitä supistamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Liikenneviraston itsenäistä vastuuta maantieverkosta ja suunnitelmapäätösten tekemisessä korostettaisiin poistamalla viraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle, milloin kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto olisi Liikenneviraston kanssa eri mieltä suunnitelman olennaisista kohdista. Maakunnalla tarkoitettaisiin tässä muita maakuntia kuin suunnitelman valmistellutta tienpidon yhteistyöaluetta. Kyseiset viranomaiset ovat Liikenneviraston keskeisiä yhteistyötahoja, joita suunnitelmien valmistelussa kuullaan ja näillä on oikeus hakea suunnitelmien hyväksymispäätöksiin muutosta 105 §:n 6 momentin perusteella. Maakunta ja kunta olisivat lisäksi kaavoitusviranomaisia, joiden hyväksymät kaavat ohjaavat sitovalla tavalla tiensuunnittelua ja tiehankkeiden toteutusta. Liikenneviraston mahdollisuus erityisistä syistä oma-aloitteisesti siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi säilytettäisiin. Siirtäminen on varsin poikkeuksellinen toimenpide, joka tulisi sovellettavaksi vain yhteiskunnallisesti hyvin merkittävissä tiehankkeissa.

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

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

102 §. *Kustannusten periminen.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi tai tienpitäjäksi.

103 §. *Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälän 1 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpidon yhteistyöalueeksi. Muutettaisiin pykälän 1 momenttia myös niin, että nähtäväksi asettamista ei tekisi kuntalain mukaisesti kunta, jolle asiakirjat toimitetaan, vaan tienpidon yhteistyöalueen tulisi ilmoittaa asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta maakuntalain 95 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat olisi

LUONNOS

pidettävä yleisesti nähtävillä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa kunnan sijaan. Lisäksi korjattaisiin 1 momentissa olevan yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

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

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

107 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälän nykyisessä 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi korjattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa. Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jolla säädettäisiin, että valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

108 §. Kuuluttaminen. Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi ja kunnalliset ilmoitukset muutettaisiin maakunnan ilmoituksiksi. Mikäli toimivaltaisena viranomaisena olisi tienpidon yhteistyöalue, tulisi asiasta kuuluttaa kaikissa yhteistyöalueen maakunnissa. Mikäli toimivaltaisena viranomaisena olisi tienpitäjä tai muu viranomainen, tulisi asiasta kuuluttaa niissä maakunnissa, joita asia koskee. Pykälän ensimmäiseen lauseeseen tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

109 a §. Poikkeuslupa. Maakuntaudistukseen liittyen Liikenneviraston määräysenantovaltuuksia esitetään laajennettavaksi huomattavasti nykyisestä. Nykyisten maantielain 42 §:n 7 momentissa, 42 a §:n 4 momentissa, 42 b §:n 4 momentissa sekä 52 b §:ssä säädettyjen määräystenantovaltuuksien lisäksi lakiin esitetään otettavaksi uusi 15 l §, jonka 2 momentin mukaan Liikennevirasto voisi antaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tarpeellisia tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä. Lisäksi lakiin esitetään otettavaksi uusi 15 t §:n 3 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto voisi antaa teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta.

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

LUONNOS

nantovaltuuksien laajetessa nykyisestä, tapauskohtaista poikkeamismahdollisuutta määräyksistä on pidettävä tarpeellisenä erityisesti ennakoimattomia tilanteita varten.

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

Lisäksi pykälän 1 momentissa säädettäisiin poikkeamisen edellytyksistä. Poikkeuslupan myöntäminen ei saisi missään olosuhteissa vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle. Poikkeamispäätöksen tekemiseen liittyisi oikeudellisen harkinnan lisäksi yleensä myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jota kuitenkin rajoittaisivat yleiset hallinto-oikeudelliset periaatteet. Poikkeuslupaa olisi haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenneviraston poikkeamista koskevan päätöksen antamista ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

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

9 luku Maakuntaudistuksen voimaansaamiseen liittyvät siirtymäsäännökset

Tämä luku sisältää maakuntaudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnalle tai tienpidon yhteistyöalueelle siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen. Lisäksi luvussa säädetään maakuntavaltuuston päätöksestä, joka koskee valtiolta maakunnalle siirtyvää omaisuutta ja sopimuksia. Lisäksi luvussa on säännökset velkojille ja sopimusosapuolille tehtävistä ilmoituksista, väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamisesta sekä valtion valitusoikeudesta. Luvun säännökset vastaisivat lain maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lain-säädännön voimaansaamista säännöksiä. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2017. Keskeistä tällä lailla siirrettävien tehtävien osalta ovat henkilöstöä sekä sopimusten siirtoa koskevat säännökset.

116 §. *Tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa säädetään maakunnan tehtävänalaan kuuluvaksi liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunniteluun. Ehdotettavassa laissa säädettäisiin tarkemmin näiden tehtävien hoitamisesta sekä valtion ja maakunnan välisestä työnjaosta tienpidon järjestämisessä. Edellä mainittuja tehtäviä hoidetaan nykyisin pääasiassa ELY-keskuksissa. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin tehtävien ja henkilöstön siirtymisestä maakuntaan ja *2 momentissa* Liikennevirastoon 1 päivänä tammikuuta 2019.

Maakuntiin ja Liikennevirastoon siirtyvät tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3 Keskeiset ehdotukset (s. 23–25).

LUONNOS

117 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitte-lystä. Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus-ten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan lii-tossa vireillä olevat maakunnalle tämän lain mukaan kuuluvat asiat sekä sopimukset ja si-toumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät *1 momentin* mukaan 1 päivästä tammikuuta 2019 toimivaltaiselle maakunnalle. Vastaavasti *2 momentissa* säädettäi-siin, että vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain mukaan kuuluvat Liikennevirastolle siirtyisivät 1 päivästä tammikuuta 2019 Liikennevirastolle.

118 §. *Maakuntaan siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälässä säädettäisiin lain maakuntaudis-tuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaansaattamista kanssa yhdenmukaisesti maakuntaan siirtyvän hen-kilöstön asemasta. Mainittua lakia koskevan hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2017. Valtion henkilöstön asemasta toiminnan ja tehtävien uudelleenjärjestelyissä säädetään virkamiesten osalta valtion virkamieslaissa (750/1994) ja työsuhteisten osalta työ-sopimuslaissa (55/2001). Tehtävien ja toiminnan uudelleenjärjestelyihin sovelletaan myös EY:n liikkeenluovutusdirektiiviä (2001/23/EY).

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

Pykälän *1 momentin* mukaan ehdotettavan lain mukaan valtiolta maakunnille siirtyvien tehtä-vien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan ja maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen siirtyvien valtion virkamiesten osalta valtion virkamieslain ja siirtyvien valtion työntekijöiden osalta työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin tämän lain muutok-sella toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyty-vätkö niissä valtion virkamieslaissa ja työsopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tun-nusmerkit. Ratkaisu on yhdenmukainen maakuntaudistuksen yhteydessä toteutettavien mui-den työnantajan vaihtumista merkitsevien muutosten kanssa.

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

Liikkeenluovutuksessa luovutuksensaaja tulee sidotuksi aikaisempaa työnantajaa sitoneeseen virka- ja työehtosopimukseen siihen saakka, kunnes sen voimassaoloaika päättyy, vaikei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen (työehtosopimuslain (436/1946) 5 §,

LUONNOS

valtion virkamieslain 5 f §). Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä edellä kerrottu periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, se sitoo luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Henkilöstö siirtyisi maakuntien palvelukseen valtion virkamieslain ja työ- sopimuslain liikkeenluovutusperiaatteiden mukaisesti niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat virka- tai työsuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Tämä ei kuitenkaan koskisi niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle, silloin, kun virkamies siirtyisi työsuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen.

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

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

ELY-keskuksissa liikennevastuualueilla työskentelevistä henkilöistä osan tehtävät jakaantuisivat maakuntaudistuksen yhteydessä osittain maakuntiin siirtyviin tehtäviin ja osittain Liikennevirastoon siirtyviin tehtäviin. Pykälän 2 *momentin* mukaan henkilö siirtyisi maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään. Siirtyvien tehtävien tarkat henkilötyövuodet olisi selvitettävä maakuntien välikaishallinnon ja valtion virastojen välillä hyvissä ajoin ennen 31.12.2018. Henkilöstön siirtymisen valmistelussa olisi tärkeää varmistua siitä, että välttämätön palvelutuotanto turvattaisiin siirtymätilanteissa ja muutoinkin yhteen sovitettaisiin henkilöstöresurssit siten, että sekä maakunnilla että valtion virastoilla olisi myös jatkossa käytössään riittävä ja osaava henkilöstö.

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

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin henkilöstön siirtymisestä maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön sekä siirtymäajasta, jonka aikana tehtävien jatkosiirto maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön katsottaisiin niin ikään liikkeenluovutukseksi. Maakuntakonserni määrittellään maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Se, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2020 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkoluovu-

LUONNOS

tuksessa liikkeenluovutuksen periaattein. Näin voitaisiin tehdä ensiksi siirto maakunnalle ja sitten siirto maakunnan tytäryhteisöön, ja molemmat siirrot katsottaisiin liikkeenluovutukseksi. Säännös turvaisi henkilöstön asemaa ja antaisi käytännön siirtymäajan yhtiöittämiseen. Yhtiöittäminen voitaisiin tällöin tehdä hallitusti ja vaaleilla valitun maakuntavaltuuston johdolla. Henkilö siirtyisi maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että jos siirtyminen tapahtuisi maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, siirtyisi virkamies työ-sopimussuhteeseen. Kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain 25 §:n 2 momentin mukaan, jos liikkeen luovutus tapahtuu yksityisoikeudelliselle yhteisölle, siirtyvät viranhaltijat työso-pimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Vastaavaa säännöstä ei ole valtion virkamies-laissa.

119 §. *Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälään sisällytettäisiin viittaus valti-on virkamieslakiin (750/1994), jonka säännöksiä sovellettaisiin Liikennevirastoon siirtyvien henkilöiden osalta.

120 §. *Lisäeläketurva.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi maakuntakonserniin kuulu-vien tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sek-torin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, jotka siirtyvät maakuntauudistuksen johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Maakuntakon-serni määrittää maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Se, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelle-taan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa ole-via yhteisöjä ovat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maa-kunnilla yhdessä on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Henkilöstö siirtyisi vanhoina työntekijöinä perustettavaan maakuntiin tai maakuntakonserniin kuuluviin tai maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin ja säilyttäisi siirtymähetkellä työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Valtionhallinnon palveluiden yhti-öittämisissä on lisäeläke-etuudet turvattu siirtyvälle henkilöstölle. Vastaavasti on menetelty myös kuntien toimintojen yhtiöittämisvelvoitteen toimeenpanossa.

Eläkkeen karttumisen säännökset ovat nykyisin samanlaiset julkisella ja yksityisellä sektorilla. Julkisen sektorin palvelukseen ennen vuotta 1993 tulleille on kuitenkin karttunut yksityistä sektoria parempaa eläketurvaa ja heillä eläkkeen karttuma oli 2,2 prosenttia vuodessa vuoden 1994 loppuun saakka. Kunnan, kuntayhtymän tai valtion palveluksesta karttuneen lisäeläkkeen saa, jos jatkaa Kevan jäsenyhteisön tai valtion palveluksessa henkilökohtaiseen tai am-matilliseen eläkeikänsä saakka. Vuonna 1960 tai sen jälkeen syntyneet työntekijät saavat li-säeläkkeen, jos palvelus jatkuu yhdenjaksoisena julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukai-seen alimpaan vanhuuseläkeikänsä saakka. Niin ikään lisäturvan saa, jos tulee palvelussuhteen-sa jatkuessa työkyvyttömäksi. Julkisten alojen eläkkeen kartumisesta ennen vuotta 1995 ja palvelussuhteen yhdenjaksoisuusedellytyksistä säädetään vuoden 2017 alusta julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 ja 9 §:ssä.

Osana hallituksen esityksen valmistelua maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi Kevas-ta annettua lakia (66/2016) ehdotetaan muutettavaksi siten, että maakunnat sekä Kunta- ja maakuntatyönantajat KT olisivat suoraan lain perusteella Kevan jäsenyhteisöjä. Ehdotetun

LUONNOS

muutoksen perusteella maakuntien palvelukseen Kevan jäsenyhteisöjen palveluksesta siirtyvä henkilöstö säilyisi julkisten alojen eläkelain mukaisen eläketurvan piirissä ja säilyttäisi näin myös mahdollisen lisäeläketurvan. Valtion henkilöstön osalta maakuntauudistuksen voimaantulon 10 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että maakuntiin siirtyvä henkilöstö säilyttäisi oikeutensa lisäeläketurvaan. Kevasta annettuun lakiin ehdotettujen muutosten mukaan maakuntien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt voisivat liittyä Kevan jäsenyhteisöksi vastaavasti kuin kuntien ja kuntayhtymien omistamat tai määräysvallassa olevat yhtiöt. Maakunnan omistama yhtiö voisi näin ollen hakea Kevan jäsenyhteisöksi tai vaihtoehtoisesti vakuuttaa henkilöstönsä työntekijän eläkelain mukaan. Jos yhtiö olisi Kevan jäsenyhteisö, henkilöstö säilyisi julkisen sektorin eläketurvan piirissä. Jos taas yhtiö ottaisi eläkevakuutuksen työeläkeyhtiöstä, henkilöstö menettäisi lakisääteisen lisäeläketurvan ja alemmat eläkeiät.

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden tulisi turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, jotka siirtyvät maakuntauudistuksen järjestelyn johdosta yhtiöön valtion palveluksesta. Edellytyksenä olisi lisäksi, että siirtyneen henkilön palvelussuhde jatkuu siinä yhtiössä, johon henkilö on siirtynyt, yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka. Ehdotus vastaa niitä järjestelyjä, jotka on tehty henkilöstön kanssa valtion yhtiöittämistapauksissa.

Julkisten alojen eläkkeiden lisäeläke-etuudet voidaan turvata liittymällä Kevan jäsenyhteisöksi tai ottamalla yksityinen lisäeläkevakuutus. Oikeus lisäeläketurvaan on noin kolmasosalla siirtävästä henkilöstöstä ja sen vaikutus eläkkeeseen on keskimäärin noin 50 euroa kuukaudessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että valtiolta maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen siirtyvät henkilöt säilyttävät lisäeläketurvansa. Oikeus lisäeläketurvaan säilyy, mikäli heillä on oikeus lisäeläketurvaan siirtymisen hetkellä ja jos lisäeläketurvaan vaadittava palveluksen yhdenjaksoisuusvaatimus siirtymisen jälkeen täyttyy Kevan jäsenyhteisön eli maakuntakonsernin tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palveluksessa. Mikäli yhteisö ei liity Kevan jäsenyhteisöksi, noudatetaan 1 momentin säännöstä.

121 §. *Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle.* Pykälän 1 momentin mukaan valtio siirtäisi maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019. Näitä sopimuksia ovat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnalle siirtyisi 1 päivänä tammikuuta 2019 sen järjestämisvastuulle tämän lain mukaan kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voisivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan olisi sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta. Valtion ne toiminnot, jotka tällä hetkellä vastaavat maakunnalle siirtymässä olevien tehtävien järjestämisvastuusta eli ELY-keskukset ja TE-toimistot sekä niiden kehittämis- ja hallinto-toiminto KEHA-keskus, toimivat kokonaan vuokratiloissa. Tilat on pääosin vuokrattu valtion liikelaitos Senaatti-kiinteistöiltä. Esimerkiksi nämä vuokrasopimukset siirtyisivät maakunnalle. Maakunnalle siirtyisivät myös muut tehtävien järjestämiseen ja hoitamiseen liittyvät sopimukset, kuten mahdolliset ostopalvelu-, hankinta- sekä koneiden ja laitteiden leasing-sopimukset.

LUONNOS

Pykälän *3 momentissa* täsmennettäisiin sopimusten siirtymiseen liittyviä järjestelyjä. Momentin mukaan maakunta voisi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämistä ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamien puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia x päivään 20xx ulottuvan siirtymäkauden.

122 §. *Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista.* Pykälä vastaisi lain maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaanpanosta 17 §:ää, joka vastaa periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annetun lain 23 §:ää.

Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, joka valtion tulisi tehdä maakunnalle siirtyvästä omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Pykälän *1 momentin* mukaan valtion olisi tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 115 f §:ssä tarkoitetuista omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Selvityksen tekisi ELY-keskus.

Selvityksessä maakunnan vastuulle siirtyvät sopimukset tulisi yksilöidä ja luetteloida mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Tämä koskee valtiolta siirtyviä toimitilasopimuksia ja muita sopimuksia. Mikäli sopimus olisi sellainen, ettei sitä olisi mahdollista siirtää tai jakaa eikä sitä olisi myös taloudellisesti tai muista syistä perusteltua irtisanoa, valtion tulisi selvityksessä esittää, miten sopimukseen liittyvä vastuu jakautuisi ja käytännössä hoidettaisiin valtion ja maakunnan välillä. Tarvittaessa valtion ja maakunnan tulisi neuvotella asiasta.

Yksityiskohtaista luetteloa valtiolta siirtyvästä irtaimistosta ei olisi välttämättä tarpeen tehdä, vaan lähtökohtaisesti maakunnalle siirtyisi toimitiloissa oleva, toimintaan liittyvä irtain omaisuus. Tältä osin selvityksen pohjana olisi perusteltua käyttää mahdollisuuksien mukaan käyttöomaisuuskirjanpitoa. Selvityksessä tulisi kuitenkin erikseen luetteloida sellainen irtain omaisuus, jonka omistusoikeus tulee rekisteröidä, kuten esimerkiksi autot. Tältä osin selvitys liittyy 115 n §:ään, jonka mukaan selvitykseen perustuva maakunnan päätös vastaisi omaisuuden saantokirjaa.

Pykälän *2 momentin* mukaan maakunnalla olisi oikeus pyytää valtiolta käyttönsä tarpeelliseksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Maakunnan tulisi myös käynnistää neuvottelut valtion kanssa, jos maakunta katsoisi 1 momentissa tarkoitettun selvityksen valtiolta saatuaan, että maakunnan hallintaan kunnan tai valtion selvityksen mukaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus, luvat ja sopimukset eivät turvaisi tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyvien palvelujen ja tehtävien järjestämistä maakunnan alueella. Valtion ja maakunnan on käytännössä perusteltua ja suositeltavaa neuvotella selvityksen tekemisen yhteydessä ja tehdä selvitys mahdollisuuksien mukaan yhteistyössä.

Pykälän *3 momentin* mukaan valtion olisi täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä 30.6.2019 mennessä, mikäli 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, muussa omaisuudessa taikka luvissa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitettun selvityksen antamisen jälkeen ja mikäli maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi. Selvityksen antamisen ja maakunnan toiminnan aloittamisen välillä olosuhteissa saattaa tapahtua muutoksia, joilla on merkitystä myös maakunnan toiminnan kannalta. Valtio on esimerkiksi saattanut solmia sopimuksia, jotka tulisi siirtää maakunnalle.

123 §. *Maakunnan päätös.* Pykälässä säädettäisiin päätöksestä, jonka maakunta tekisi 115 g §:ssä säädetyn valtion selvityksen perusteella. Maakuntavaltuusto käsitelisi valtion selvityksen ja päättäisi sen perusteella 115 f §:ssä säädettyjen valtion irtaimen sekä sopimusten ja vas-

LUONNOS

tuiden siirtymisestä maakunnalle. Maakuntavaltuuston päätökset tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen 1.1.2019 tapahtuvaa siirtymää.

Pykälässä viitattaisiin 121 §:n sopimuksiin, joita olisivat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

124 §. *Valtion valitusoikeus.* Pykälässä säädettäisiin valtion oikeudesta valittaa maakuntavaltuuston päätöksestä. Pykälän *1 momentin* mukaan valtiolla olisi oikeus hakea hallinto-oikeudelta muutosta 123 §:ssä tarkoitettuun maakunnan päätökseen. Valitukseen sovellettaisiin muutoin mitä hallintolainkäyttölaissa säädetään. Pykälässä varauduttaisiin siihen, että valtion ja maakunnan välillä ei välttämättä saavuteta neuvottelujen jälkeenkään yksimielisyyttä toimittajien, siirtyvän irtaimen omaisuuden tai sopimusten osalta. Tällöin maakunta päättäisi asiasta 123 §:n mukaisesti ja valtiolla olisi päätökseen valitusoikeus. Valtion osalta puhevaltaa käytäisi liikenne- ja viestintäministeriö.

Vaikka valtio olisi valittanut maakuntavaltuuston päätöksestä, maakunnalla olisi kuitenkin pykälän *2 momentin* mukaan oikeus järjestää vastuullaan olevia valtiolta siirtyviä tehtäviä valtion omistamissa ja hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa siihen saakka, kunnes hallinto-oikeuden päätös asiassa olisi lainvoimainen. Irtain omaisuus on valtion hallinnassa silloin, jos hallinta perustuu esimerkiksi leasing- tai muuhun sopimukseen. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata palvelutoiminnan häiriötön jatkuminen.

125 §. *Omaisuusjärjestelyjä koskevat kirjaukset valtion kirjanpidossa.* Pykälässä säädettäisiin omaisuusjärjestelyjä koskevista kirjauksista valtion kirjanpidossa. Pykälän tavoitteena ja tarkoituksena olisi, että uudistuksen yhteydessä tehtävät omaisuusjärjestelyt toteutettaisiin niin, etteivät ne vaikuttaisi valtion tuotto- ja kululaskelmaan kyseisenä tilikautena.

Lain 121 §:ssä tarkoitettun omaisuuden poistuminen kirjattaisiin valtion kirjanpidossa omaa pääomaa vastaan. Järjestely olisi perusteltu erityisesti sen vuoksi, että kyseessä on kertaluontoinen omaisuudessa tapahtuva muutos, joka johtuu lainsäätäjän päättämästä merkittävästä julkista hallintoa koskevasta hallinnollisesta muutoksesta, johon siirtyvää omaisuutta hallinnoivilla valtion virastoilla tai laitoksilla ei lähtökohtaisesti ole mahdollisuus vaikuttaa. Valtion tuotto- ja kululaskelma osoittaa ovatko tilikauden aikana saadut tuotot riittäneet kattamaan tilikauden aikaiset kulut. Nyt kyseessä oleva poikkeuksellinen ja kertaluontoinen järjestely aiheuttaisi sen, että valtion tuotto- ja kululaskelmien ajallinen vertailtavuus heikkenisi. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että omaisuuden siirto toteutettaisiin omaa pääomaa vastaan ilman, että sillä on tulosvaikutuksia.

Valtiovarainministeriö ja Valtiokonttori voisivat talousarviolainsäädännön nojalla määrätä tarvittaessa omaisuussirtojen toimeenpanoon liittyvästä seurannasta valtion kirjanpidossa ja tilinpäätöksessä. Valtiovarainministeriö voisi antaa tarvittavat määräykset vastikkeetta luovutettavan omaisuuden esittämisestä valtion ja valtion kirjanpitoyksikköjen tilinpäätöksessä. Valtiokonttori voisi antaa tarvittavat määräykset ja ohjeet käytettävistä kirjanpidon tileistä ja niiden käytöstä.

126 §. *Valtion takaus.* Pykälässä säädettäisiin valtioneuvoston toimivallasta valtioneuvoston myöntämiseen maakunnalle siirtyville eräille sitoumuksille. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaansaattamisesta annetun 28 §:ää. Pykälän tarkoituksena on, että valtiolta maakunnalle siirtyvien sitoumusten riskiluokitus säilyisi luottolaitosten vakavaraisuus-

LUONNOS

laskennassa ennallaan. Maakunnalla ei ole verotusoikeutta, joten sen asema ei ole täysin samanlainen kuin kunnan tai valtion.

Perustuslain 82 §:n mukaan valtion lainanoton tulee perustua eduskunnan suostumukseen, josta ilmenee uuden lainanoton tai valtionvelan enimmäismäärä. Valtiontakaus ja valtiontakuu voidaan antaa eduskunnan suostumuksen nojalla. Valtiontakauksen myöntämisellä selkeytetäisiin velkojen asemaa muutostilanteessa ja varmistettaisiin rahoitusjärjestelyjen jatkuvuus. Valtiontakaus voitaisiin myöntää 122 §:n tarkoittaman selvityksen mukaisesti siirtyville merkittäville leasingopimuksille. Myönnettävien takausten tarkkarajaisesta enimmäismäärästä päätettäisiin 2 momentin mukaisesti erikseen valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valtiontakaus voitaisiin myöntää valtion lainanannosta, valtiontakauksesta ja valtiontakuusta annetun lain (20.5.1988/449) 14 §:n tarkoittamaa vastavakuutta vaatimatta. Valtioneuvosto päättäisi takauksesta perittävistä maksusta ja muista ehdoista.

127 §. Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille. Pykälässä säädettäisiin valtiolta maakunnalle siirtyvien sopimusten sopimusosapuolille tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän 1 momentin mukaan maakunnan olisi viimeistään x.x.2018 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille. Maakunnan ilmoituksesta tulisi käydä ilmi, siirryykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 16 luvussa tarkoitettulle palvelukeskukselle.

Pykälän 2 momentin mukaan sopimusosapuolilla olisi oikeus irtisanoa velkasuhde tai sopimus päätymään 31.12.2018. Irtisanomisesta olisi ilmoitettava maakunnalle viimeistään 31.8.2018.

128 §. Maakunnan vuokrasopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle. Pykälässä säädettäisiin maakunnalle siirtyneiden, toimitilojen hallintaa koskevien sopimusten siirrosta valtakunnalliselle palvelukeskukselle. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annetun 31 §:ää.

Maakunta siirtäisi sille siirtyneet toimitilojen vuokrasopimukset maakuntien yhdessä omistamalle, tätä tarkoitusta varten perustetulle toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle, josta säädetään maakuntalain 16 luvussa. Edellä 12 §:ssä tarkoitettujen eli kunnan kanssa kolmen vuoden siirtymäajaksi solmittujen vuokrasopimusten siirrosta maakunta ja palvelukeskus voivat sopia myös toisin. Maakunnan tulisi päättää siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

129 §. Omaisuuden saanto. Pykälän mukaan edellä 122 §:ssä säädetty selvitys sekä 123 §:ssä säädetty maakunnan päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annetun lain 32 §:ää. Maakunnille saattaa siirtyä kunnista, kuntayhtymistä ja valtiolta sellaista irtainta omaisuutta, joka vaatii esimerkiksi omistuksen rekisteröinnin. Erillisten saantokirjojen laatimisessa voisi olla huomattava määrä oikeusvarmuuden kannalta tarpeettomaksi katsottavaa työtä, kun otetaan huomioon, että omaisuus siirtyy maakunnalle yleisseuraantona.

130 §. Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannanolain maakuntien väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamiseen. Momentissa olisi selventävä säännös siitä, että maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annetun lain 7-9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaannanta-

LUONNOS

vaan lainsäädäntöön. Viitatus voimaanpanolain 6 §:n *1 momentin* mukaisesti maakunnan väliaikainen valmistelutoimielin vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta siihen saakka, kunnes maakuntavaltuusto on valittu ja maakuntavaltuuston asettama maakuntahallitus on aloittanut toimintansa. Näin ollen maakunnan väliaikaisen valmistelutoimielimen tehtävä kattaa jo mainitun voimaanpanolain nojalla kokonaisuudessaan maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelun, mukaan lukien yksityistielain mukaisten tehtävien valmistelun. Pykälään sisällytettäisiin kuitenkin selventävä viittaussäännös siitä, että väliaikaisen valmistelutoimielimen viitatus voimaanpanolain 7 §:ssä tarkoitetut tehtävät ja toimitukset kattavat myös nyt ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille. Samoin velvoite osallistua valmisteluun ja tietojensaantioikeus kattaisi myös ehdotetun lain mukaiset tehtäväsiirrot maakunnille.

Pykälän *2 momenttiin* ehdotetaan laajennusta maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annetun lain 9 §:ssä säädettyyn tietojensaantioikeuteen. Ehdotetulla lailla voimaanpantavat tehtäväsiirrot maakunnille kattavat myös KEHA-keskukselta maakunnille siirtyviä tehtäviä. Liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi tiedonsaantitarpeita saattaa olla Liikennevirastolla oleviin tietoihin. Pykälän *2 momentin* mukaan viitatus lain 9 §:n mukainen väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeus koskisi myös näiden valtion viranomaisten hallussa olevia tietoja.

131 §. *Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset. Päätökseen, joka on tehty ennen tämän voimaantuloa, haettaisiin muutosta tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti. Vastaavasti tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sen sijaan jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin tämän lain mukaisesti.

132 §. *Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu.* Ehdotettavan lain mukaisen 15 i §:ssä tarkoitettavan sopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1.1.2019 alkaen, jolloin vastuu tämän lain mukaan maakunnille tulevasta tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä on saatu aikaiseksi ja että se täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 i §:n *1 momentissa* säädettyvät vaatimukset. Maakunnilla tulisi lisäksi olla riittävästi aikaa organisoida tehtävien hoito sopimuksen hyväksymisen tai, jos maakunnat eivät pääsisi yhteistoiminnasta sopimukseen, valtioneuvoston päätöksen ja sitä täydentävän maakuntien sopimuksen hyväksymisen jälkeen. Pykälässä säädetäisiin tämän vuoksi että maakuntien olisi toimitettava ensimmäinen sopimus yhteistoiminnasta ministeriölle tiedoksi viimeistään 30.8.2018. Maakuntien olisi varattava ministeriölle tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kuusi viikkoa ennen sen hyväksymistä.

Maakuntalain ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annetun lain (sisältyy hallituksen esitykseen HE 15/2017 vp) 12 §:n mukaan maakunnat aloittaisivat toimintansa maaliskuun alussa 2018. Maakunnilla olisi siten noin puoli vuotta aikaa valmistella ja hyväksyä sopimus yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä.

Jotta sopimusten aikaansaaminen ja tehtävien organisointi edellä sanotussa aikataulussa voidaan varmistaa, sopimusten valmistelu tulisi aloittaa väliaikaisissa valmistelutoimielimissä mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ehdotettu laki olisi vahvistettu ja sen lopullinen sisältö olisi tiedossa. Tämän valmistelun tulokset siirrettäisiin maakuntien valmisteluvastuulle niiden aloitettua toimintansa maaliskuussa 2018.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain 12 §:n mukainen asetuksenantovaltuus säättää lautta-aluksen käyttämisestä perittäväksi maksu muutettaisiin valtuudesta antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus valtuudeksi antaa valtioneuvoston asetus. Tällä hetkellä ei ole voimassa olevaa liikenne- ja viestintäministeriön asetusta tällaisista maksuista. Esityksen uudessa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevassa 1 a luvussa ehdotetaan 15 h §:ssä säädettäväksi, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällöstä.

Ehdotettavan 15 l §:n mukaan Liikennevirasto voisi antaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tarpeellisia tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä. Ehdotettavan 15 t §:n mukaan Liikennevirasto voisi antaa teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta.

3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Lisäksi esitetään valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa sekä yleissuunnitelmia ja tie-suunnitelmia koskevia siirtymäsäännöksiä.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Kansanvaltaisuus

Perustuslain 2 §:n perusteella valtiosääntöjärjestyksen perusteisiin kuuluu kansanvaltaisuusperiaate. Sen mukaan kaikella julkisen vallan käytöllä tulee olla demokraattinen perusta (PeVL 67/2014 vp.). Perustuslain 2 §:n säännöksillä kansanvaltaisuudesta on läheinen yhteys myös perustuslain 14 §:ään, jossa säädetään vaali- ja osallistumisoikeuksista. Maakuntien tehtävissä kansanvaltaisuus toteutuisi välittömien vaalien, maakuntavaalien, kautta. Kun maakunnat jatkossa tekisivät liikennejärjestelmäsuunnittelua ja olisivat osallisina tienpidon ratkaisujen tekemisessä tienpidon ja liikenteen suunnitelman, tienpidon sopimuksen ja tienpidon yhteistyöalueilla tehtävän tienpidon kautta vahvistuisi kansanvaltaisuus liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja tienpidossa. Myös vaikutusmahdollisuudet lisääntyisivät erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tarjottavien vaikutusmahdollisuuksien kautta. Aiemmin vastaavasta valtakunnallisesta liikennejärjestelmästä koskevasta päätöksestä tai siihen liittyvästä menettelystä ei ole säädetty laissa.

Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I). Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista tukea laissa.

LUONNOS

Lähtökohtana on, että kussakin asiassa toimivaltaisen viranomaisen tulee käydä ilmi laista (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta on käytännössään suhtautunut pidättyvästi mahdollisuuteen poiketa toimivaltaista viranomaista koskevista lain säännöksistä. Valiokunta on etenkin perusoikeuskytkentäisen sääntelyn yhteydessä pitänyt välttämättömänä, että toimivaltainen viranomainen ilmenee laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohdat samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytykset ilmenevät laista riittävän täsmällisesti (PeVL 49/2014 vp, s. 4/II, PeVL 32/2012 vp, s. 6, PeVL 21/2009 vp, s. 4–5, PeVL 19/2009 vp, s. 4, PeVL 3/2009 vp, s. 4, PeVL 51/2006 vp, s. 9, PeVL 24/2006 vp, s. 2–3, PeVL 18/2004 vp, s. 2, PeVL 17/2004 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 4, PeVL 47/2001 vp, s. 3, PeVL 45/2001 vp, s. 5, PeVL 21/2001 vp, s. 4, PeVL 7/2001 vp, s. 4). Viranomaiselle ei siten voida lailla antaa täysin rajoituksetonta valtuutta siirtää tehtäviään tai toimivaltaansa toiselle viranomaiselle (PeVL 9/2014 vp, s. 3; PeVL 61/2010 vp, s. 5 – vrt. PeVL 11/2002 vp, s. 6–7; PeVL 35/2008 vp, s. 3, PeVL 14/2008 vp, s. 3, PeVL 8/2006 vp, s. 4, PeVL 19/2005 vp, s. 8, PeVL 11/2004 vp, s. 2, PeVL 14/2003 vp, s. 3, PeVL 72/2002 vp, s. 2–3, PeVL 52/2001 vp, s. 5, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 55/2005 vp, s. 3, PeVL 47/2005 vp, s. 5–6).

Tässä esityksessä ehdotetaan maakunnille tulevia tienpitotehtäviä järjestettäväksi osin valtion ja maakuntien yhteistyöalueen välisen sopimusmenettelyiden kautta. Laissa säädettäisiin kuitenkin valtion ja maakuntien välisen tehtävien jaon perusratkaisuista, eikä toimivalta tehtävien hoitamiseen johtuisi siten ainoastaan sopimuksista. Lisäksi ehdottavalla lailla säädettäisiin myös siitä, mistä asioista valtion ja maakuntien välisissä sopimuksissa sovittaisiin. Ehdotettavat sopimusjärjestelyt ja niiden yhteydessä tehtävä julkisen vallan käyttö perustuvat siten lakiin, ja laissa sopimusmenettelystä, tehtävistä vastaavista viranomaisista ja sopimusten sisällöstä säädettäisiin perustuslain kannalta riittävän täsmällisesti.

Laissa säädettäisiin useita tehtäviä tienpidon yhteistyöalueelle jättäen kuitenkin avoimeksi yhteistyöalueen sisällä tehtävää hoitavan toimivaltaisen viranomaisen tarkemmin määrittelemättä. Ratkaisulla on tarkoitus jättää maakunnille vapaus yhteistyösopimuksessa, jossa sovittaisiin tienpidon yhteistyöalueesta, määritellä vastuuden jako tarkemmin. Suoraan laista kävisi kuitenkin ilmi vastuun tehtävistä kuuluvan tienpidon yhteistyöalueen maakunnille, mitä voidaan perustuslain kannalta pitää riittävän täsmällisenä.

Perusoikeudet

Perustuslain 21 §:n 2 momentti sisältää vaatimuksen hyvän hallinnon takeiden turvaamisesta lailla. Hyvän hallinnon käsite saa sisältönsä 21 §:n kokonaisuudesta. Sillä tarkoitetaan paitsi pykälän 1 momentissa mainittuja vaatimuksia viivytyksettömästä ja asianmukaisesta viranomaistoiminnasta myös 2 momentissa esitettyä luetteloa hyvän hallinnon osakysymyksistä. Säännöksessä luetellaan hyvän hallinnon tärkeimmät osa-alueet eli käsittelyn julkisuus, oikeus tulla kuulluksi, oikeus saada perusteltu päätös sekä oikeus hakea muutosta. Perustuslain 14 §:n 4 momentin mukaan julkisen vallan tehtävänä on myös edistää yksilön mahdollisuuksia osallistua yhteiskunnalliseen toimintaan ja vaikuttaa häntä itseään koskevaan päätöksentekoon.

Useat esitykseen sisältyvät ehdotukset lisäisivät avoimuutta, julkisuutta sekä yksilöiden vaikuttamismahdollisuuksia tienpitoa ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa menettelyissä. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan sääntelyn myötä valtakunnallinen tahdonmuodostus liikennejärjestelmän kehittämisestä tulisi avoimesti kirjatuksi valtioneuvostotasoiseen päätökseen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua olisi tehtävä avoimesti yhteistyössä kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten, joiden toimialaan liikennejärjestelmä liittyy, ja elinkeinonelämän kanssa. Sen valmistelussa varattaisiin lisäksi kaikille mahdollisuus antaa mielipiteensä suunnitelmaluonnoksesta. Myös

LUONNOS

maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien olisi kaikille varattava mahdollisuus antaa mielipiteensä lausuntoluonnoksesta. Samoin tienpidon sopimusta koskeva menettely sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelma toisivat tienpitoa koskevat linjaukset ja rahoituksen sekä niitä koskevat painotukset myös aiempaa näkyvämmiksi, ja edistäisivät osaltaan hyvän hallinnon toteutumista.

Maantielakiin sisältyy useita perustuslain 15 §:ssä säädettyyn omistusoikeuden suojaan ja sen turvaamiseen liittyviä säännöksiä. Niitä ei kuitenkaan ehdoteta muutettavaksi tässä esityksessä.

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Tässä esityksessä ehdotetaan Liikennevirastolla määräyksenantovaltuuksia esimerkiksi 15 l §:ssä, jonka mukaan Liikennevirasto voisi antaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tarpeellisia tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä. Määräyksenantovaltuus on rajattu ensinnäkin vain määrättyjen tavoitteiden, liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden, varmistamiseen. Toiseksi määräyksenantovaltuus on rajattu sen osalta, minkä laatuista, teknisiä tai laadullisia, määräykset voisivat olla mitä asioita ne voisivat koskea. Määräysten soveltamisala on rajattu tienpitoon liittyviin kysymyksiin. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi pääasiassa teknisluonteisista säännöksistä, joista ei ole tarpeen eikä tarkoituksenmukaista säätää lailla tai asetuksella. Määräyksenantovaltuuden nojalla asetettavat säännökset liittyisivät suurelta osin maanteiden omistajan tarpeeseen vaikuttaa maakunnissa tehtävään ja väyläomaisuuden hallintaan ratkaisevasti vaikuttavaan tienpitoon. Liikennevirastossa on lisäksi valtion liikennehallinnossa paras asiantuntemus tienpidon toteuttamiseen liittyvissä teknisissä asioissa. Määräyksenantovaltuudelle on siten olemassa erityisiä syitä.

Liikennevirastolle ehdotetaan uuden 15 t §:n 3 momenttiin määräyksenantovaltuutta, jonka mukaan se voisi antaa teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta. Suunnitteluperusteet-asiakirja ohjaa tiehankkeiden suunnittelua. Suunnitteluperusteilla kuvataan hankkeelle asetettuja tavoitteita ja vaikutuksia sekä määrittää sitä kautta hankkeen alueellinen rajaus, laatutaso ja keskeiset toiminnalliset ja tekniset tavoitteet. Näin määritetään lähtökohdat suunnittelussa tehtäviä selvityksiä, suunnittelua ja erilaisia valintoja varten. Määräyksenantovaltuus on rajattu koskemaan määrättyjä asioita ja sen soveltamisala on täsmällisesti rajoitettu. Valtuus koskee teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteet -asiakirjojen sisällöstä ja esitystavasta eikä määräyksessä siten säädettäisi lainsäädännön alaan kuuluvista asioista. Tekninen asiantuntemus tarpeellisten säännösten antamiseksi on Liikennevirastossa.

Alueellinen itsehallinto

Perustuslain 121 §:n mukaan kunnallisen itsehallinnon keskeiset elementit ovat kunnan asukkaiden itsehallinto, lailla säädetyt kuntien hallinnon yleiset perusteet ja kunnille annetut tehtävät sekä verotusoikeus. Perustuslain 121 §:n 4 kohdassa itsehallinnolle kuntaa suuremmalla

LUONNOS

alueella ei ole säädetty itsehallinnon keskeisistä elementeistä samalla tavoin kuin kunnallisen itsehallinnon osalta. Perustuslain mukaan itsehallinnon keskeisistä elementeistä edellytetään säädettäväksi lailla. Maakuntien itsehallinnon elementtejä voidaan tarkastella kunnallisen itsehallinnon avulla.

Perustuslain 121 § pohjautuu perustuslakivaliokunnan jo hallitusmuodon voimassa ollessa vakiintuneeseen käytäntöön, jonka mukaan kunnallinen itsehallinto merkitsee kuntalaisille kuuluvaa oikeutta päättää kuntansa hallinnosta ja taloudesta (valtionosuusjärjestelmän suhteesta kunnalliseen itsehallintoon muun muassa PeVL 16/2014 vp ja PeVL 40/2014 vp). Itsehallinto kattaa muun muassa kuntalaisten oikeuden itse valitsemiinsa hallintoelimiin (HE 1/1998 vp, s. 175/II, PeVL 63/2014 vp, s. 2/II). Tavallisella lailla ei voida puuttua itsehallinnon keskeisiin ominaispiirteisiin tavalla, joka asiallisesti ottaen tekisi itsehallinnon merkityksettömäksi (PeVL 20/2013 vp, s. 5–7, PeVL 22/2006 vp, s. 2/I, PeVL 31/1996 vp, s. 1/I).

Kuitenkin perustuslakivaliokunnan käytännössä on pidetty mahdollisena säätää tavallisella lailla pakkokuntayhtymistä ja vastaavista kuntien yhteistoimintaelimistä, vaikka kuntien velvoittamisen lailla osallistumaan kuntayhtymään rajoittaa jossain määrin kunnallista itsehallintoa. Kuntien pakollisen yhteistoiminnan järjestelyjä arvioidessaan valiokunta on kiinnittänyt huomiota esimerkiksi yhteistoimintatehtävien ylikunnalliseen luonteeseen, hallinnon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen niitä hoidettaessa sekä siihen, ettei noudatettava päätöksentekojärjestelmä anna yksittäiselle kunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa (PeVL 22/2006 vp, s. 2/II ja s. 3–4, PeVL 65/2002 vp, s. 2–3, PeVL 32/2001 vp, s. 2/II). Merkitystä on annettu myös sille, onko järjestely supistanut oleellisesti yhteistoimintaan velvollisten kuntien yleistä toimialaa (PeVL 65/2002 vp, s. 3/II, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II).

Perustuslakivaliokunta on pitänyt ongelmallisena kuntien yhteistoimintaelimen tehtävien lisäämistä siinä määrin ja sillä tavalla, että se vaikuttaisi oleellisesti jäsenkuntien hallintoon ja vaarantaisi kunnallisen itsehallinnon periaatteisiin sisältyvän periaatteen kunnan päätösvallan kuulumisesta kuntalaisten valitsemille toimielimille (PeVL 65/2002 vp, s. 3, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Valiokunta on kuntien vapaaehtoisesta seutu-yhteistyöstä todennut (PeVL 11a/1984 vp, s. 2/I), että on hankalaa perustuslain 121 §:ssä turvattuun kunnalliseen itsehallintoon sisältyvän kansanvaltaisuusperiaatteen kannalta, jos kuntien päätösvaltaa ja tehtäviä siirrettäisiin hyvin laajamittaisesti seudulliselle toimielimelle. Valiokunta on katsonut tämän näkökohdan koskevan ja viime kädessä rajoittavan myös kuntien kuntalain mukaista mahdollisuutta siirtää tehtäviään kuntayhtymille (PeVL 37/2006 vp, s. 5/II, PeVL 22/2006 vp, s. 2, PeVL 65/2002 vp, s. 3/I).

Kuntien yhteistoimintaa koskeva valtioneuvoston määräämisvalta on merkityksellinen seikka kuntien itsehallinnon näkökulmasta. Tällaisen valtioneuvoston määräämisvallan ei ole katsottu olevan ristiriidassa perustuslaissa turvattuun kunnallisen itsehallinnon kanssa, kun valtioneuvoston toimivaltaa ovat rajoittaneet lain muut säännökset yhteistoiminnasta sekä hallinnon yleiset oikeusperiaatteet, valtioneuvoston päätös on ollut valituskelpoinen ja pysynyt voimassa vain siihen asti, kunnes kunnat pääsevät sopimukseen yhteistoiminnasta. Säännösten valtioneuvoston toimivallasta on kuitenkin tullut olla riittävän täsmällisiä (PeVL 20/2013 vp, s. 5–6, PeVL 21/2009 vp, s. 4/II, PeVL 32/2001 vp, s. 3/I). Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että kunnan tehtävistä säädettäessä on myös huolehdittava kuntien tosiasiallisista edellytyksistä suoriutua velvoitteistaan (PeVL 41/2014 vp, s. 3/II, PeVL 36/2014 vp, s. 3, PeVL 34/2013 vp, PeVL 30/2013 vp, s. 5, PeVL 42/2010 vp, s. 5/I, PeVL 29/2009 vp, s. 2, PeVL 50/2005 vp, s. 2/I, PeVL 41/2002 vp, s. 3/II).

Esitettävässä laissa tienpitäjä olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto kuten nykyisinkin. Lakiin kirjattaisiin, että Liikennevirasto on tienpitäjä. Samoin maanteiden omis-

LUONNOS

tajuus säilyisi edelleen valtiolla. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi siten edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on myös kyse. Näistä syistä myös tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpidon yhteistyöalueiden tienpitäjän kanssa tehtävän tienpidon sopimuksen mukaisesti.

Kuntia koskevaan itsehallintoon rinnastuen maakunnan itsehallinnon sisältönä voidaan pitää erityisesti maakunnan asukkaiden oikeutta päättää maakuntansa hallinnosta ja taloudesta. Tienpidon osalta maakunnat eivät kuitenkaan voisi päättää rahoituksensa käytöstä tai tienpitoa koskevista toimenpiteistä tai niiden järjestämisestä itsenäisesti, ja maakuntien liikkumavara rahoitusta ja muita asioita koskevien ratkaisujen suhteen olisi varsin rajallinen. Tienpidossa olisi kuitenkin jatkossa kyse tehtävästä, joka on jaettu valtion ja maakuntien yhteistyöalueiden kesken ehdotettavan lain mukaisesti, jonka kustannuksista valtio vastaisi ja johon liittyvän viimekätisen vastuun kantaisi edelleen valtio. Siten sopimusmenettelyä, jossa rahoituksesta ja tienpidon järjestämisestä on esitetty sovittavaksi ja johon maakunnat voivat omalta osaltaan vaikuttaa, voidaan pitää maakuntien itsehallinnon kannalta hyväksyttävänä menettelynä. Myös edellä käsitellyt tienpitoa koskevat määräyksenantovaltuudet rajoittaisivat maakuntien itsehallintoa. Määräyksenantovaltuudet liittyisivät kuitenkin ennen kaikkea valtion omaisuuden hallintaan, ja ne kohdistuisivat maanteihin ja niiden pitoon liittyviin teknisiin ja laadullisiin kysymyksiin, eikä niillä puututtaisi maakuntien hallinnon järjestämiseen muilta osin.

Maakuntalain 7 §:n 1 momentin mukaan maakuntien tehtävien järjestäminen voidaan lailla koota yhdelle tai useammalle maakunnalle, jos se on välttämätöntä palvelujen laadun ja saatavuuden parantamiseksi, kielellisten oikeuksien toteutumisen edistämiseksi, riittävien henkilöstö- ja muiden voimavarojen tai tehtävässä tarvittavan erityisasiantuntemuksen turvaamiseksi taikka muusta vastaavasta ja perustellusta syystä. Ehdotettavalla lain 15 i §:n mukaan maakuntien olisi sovittava niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Yhteistoimintaa koskevalla velvoitteella pyritään varmistamaan tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitäjäteinen hoitaminen sekä maanteiden riittävän korkean palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen. Maakunnat päättäisivät itse yhteistoiminnan muodosta maakuntalain 8 luvussa säädettyllä tavalla.

Tienpito kokonaisuudessaan on luonteeltaan ylimaakunnallista, ja siinä on huomioitava paitsi valtakunnalliset näkökohdat myös alueelliset näkökohdat yleensä yhden maakunnan hallinnollisia rajoja laajemmin. Maakuntien velvoittaminen tekemään tienpidon tehtäviä yhteistyössä olisi tarkoituksenmukaista jotta tehtäviin tarvittavien resurssien ja asiantuntemuksen riittävyys voitaisiin varmistaa maakuntien hallinnollisista rajoista riippumatta. Yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntien sopimalla tavalla noudattaen, mitä maakuntalaissa säädetään maakuntien vapaaehtoisen yhteistoiminnan muodoista. Yhteistoiminnassa noudatettava päätöksentekojärjestelmä ei siten antaisi yksittäiselle maakunnalle yksipuolisen määräämävallan mahdollistavaa asemaa.

Lakiehdotuksen 15 j §:n mukaan valtioneuvosto voisi antaa tarpeelliset määräykset tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa, jos maakunnat eivät pääsisi asiassa sopimukseen. Ehdotettavassa 15 i §:ssä säädettyä maakuntien sopimismallin sijaan valtioneuvosto määräisi tällöin yksipuolisesti yhteistoiminnan järjestämisestä, millä olisi merkitystä maakuntien itsehallinnon näkökulmasta.

Valtioneuvoston määräysvaltaa rajoittaisivat kuitenkin 15 i §:ssä säädetty vaatimukset maakuntien yhteistoiminnalle sekä 15 j §:n 2 momentti, jossa säädetäisiin, mistä asioista valtioneuvosto voisi määrätä asiassa. Määräysvaltaa rajoittaisivat myös hallinnon yleiset oikeusperiaatteet. Valtioneuvoston päätös voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 i

LUONNOS

§:n mukaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätöksen valmistelussa olisi kuultava maakuntia, joita päätös koskee. Päätös olisi valituskelpoinen. Valtioneuvoston määräysvallan ei siten voida katsoa merkittävästi rajoittavan maakuntien itsehallintoa

Yhteenveto

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain kansanvaltaisuutta, hallinnon lainalaisuutta, perusoikeuksia, lainsäädäntövallan siirtämistä ja alueellista itsehallintoa koskevien säännösten kanssa. Esityksestä toivotaan kuitenkin perustuslakivaliokunnan lausuntoa liittyen valtion ja maakuntien väliseen suhteeseen, tienpidon yhteistyö-alueisiin sekä ehdotettuun toimivaltajakoon.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan nimike, 1-4, 6, 8, 10–13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30–32, 32 a, 33–42, 42 a, 42 b, 43–45, 47–49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101–105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 31, 32, 32 a, 34, 36–37, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 45, 52, 52 b, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009, 79 § laissa 1628/2015 ja 88 § osaksi laissa 906/2013, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, lakiin uusi 1a ja 1b luku, lakiin uusi 15 s–v, 27 a, 27 b ja 32 b § sekä lakiin uusi 9 luku seuraavasti:

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso sekä turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään kaikki liikennemuodot ja kuluttavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, tienpidon yhteistyöalueille, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) Liikennejärjestelmällä kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, -tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä ja säädöksistä muodostuvaa kokonaisuutta;

2) Tienpidolla maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa;

3) Rakentamisella uuden tien tekemistä ja tien parantamista;

4) Kunnossapidolla tien hoitoa ja korjausta;

5) Tienpitäjällä Liikennevirastoa;

6) Tienpidon yhteistyöalueella maakuntien tämän lain 15 h §:n mukaisen yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toimialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien järjestämisvastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;

7) Maakunnan liikenneviranomaisella maakunnissa maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohtien sekä 2 momentin 1 ja 2 kohtien mukaisista liikennetehtävistä vastaavaa.

4 §

Maantiet

Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat pääteitä, joista osa sisältyy valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon, tai muita maanteitä.

Päätiet ovat valta- ja kantateitä. Liikenne- ja viestintäministeriö päättää Liikenneviraston esityksestä, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä.

Muut maantiet ovat seutu- tai yhdysteitä sen mukaisesti kuin Liikennevirasto päättää. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Maantiet, jotka eivät ole pääteitä tai seututeitä, ovat yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain

LUONNOS

talvella (erityinen talvitie). Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjaukskyöden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). Lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksesta.

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (meriteiden säännöt) (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee maantielautoista annetun asetuksen (20/2006) sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta voi tienpitäjä päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on tienpitäjän varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Tienpitäjän tulee kuuluttaa päätöksensä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjaukskyödestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitäjän suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen koko-

LUONNOS

naistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan 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 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Tienpitäjä vastaa maanteiden tieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Tienpitäjä sopii tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä ja siirtää tehtävän hoitamiseksi tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle.

Tienpidon yhteistyöalue vastaa toimialueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta sekä erityisestä syystä yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Maakunta vastaa oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

12 §

Maantien käytön maksullisuus

Maantien käyttö on maksutonta. Lautta-aluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin valtioneuvoston asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

Maantieverkon kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito

Maanteitä kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että maantieverkko osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä valtioneuvoston periaatepäätöstä liikenneturvallisuudesta. Lisäksi tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

Maanteiden tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä liikenteen päästöjen vähentämiseen, luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä tai tietä parantamalla voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on suunniteltava ja rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti, ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Suunnittelussa ja rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus, automaation edistäminen, liikenteen palveluiden kehittymisen edellytykset sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa, ellei muualla toisin säädetä.

Maanteiden palvelutaso

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tämä tarkoittaa tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakoitua ja uusien palveluiden kehittymistä.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Eri-tyisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakoitua ja uusien palveluiden kehittymistä.

Seutu- ja yhdysteillä on oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja pitkäjänteistä valtion, maakunnan ja kuntien välisenä yhteistyönä tehtävää suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa käsitellään kokonaisuutena liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutusta, toimintojen synnyttämää liikennetarvetta, eri ihmisryhmien liikkumistarpeita ja kulkutapoja sekä tavaroiden kuljetusmuotoja, liikenneverkkoja ja liikkumisen palveluita, liikenneturvallisuutta sekä vaikutuksia ja rahoitustarvetta.

15 b §

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on toimivan, turvallisen ja kestävän liikennejärjestelmän luominen. Liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään käyttäjälähtöisesti huomioiden nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset sekä liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset ja energiatehokkuus.

15 c §

Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Liikennevirasto vastaa toimivaltansa rajoissa valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta sekä edistää liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä. Liikenneviraston on osallistuttava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun.

Maakunnan liikenneviranomaisen vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa.

15 d §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmistettava valtioneuvoston hyväksyttäväksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet, toimenpide-ehdotukset tavoitteiden ja palvelutason toteuttamiseksi sekä rahoituskehykset.

Suunnitelmaan on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi. Rahoitus- ja toimenpideohjelma tarkastetaan kunkin hallituskauden alussa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa muutoinkin. Suunnitelmassa huomioidaan Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset.

15 e §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunta voi laatia suunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja ekologisen kestävyuden edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan on arvioitava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa laadittava tarkistettu suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa.

15 f §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmisteltaessa on kutsuttava kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten yhteiskokous koolle. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettyvä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa Liikenneviraston, alueen kuntien ja muiden viranomaisten sekä sellaisten alueella toimivien toiminnanharjoittajien kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä, ja tarvittaessa asetettava tätä varten yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on ministeriöille, muille maakunnille ja toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa.

Kaikille muille on varattava mahdollisuus tutustua 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Mielipiteiden esittämiselle on varattava aikaa vähintään 30 päivää. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

15 g §

Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja

Tienpitäjän on ylläpidettävä rekisteriä maanteistä. Maakunnan liikenneviranomaisen on tuotettava tietoja alueensa maantieverkon tilasta, asiakastarpeista sekä muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista, ja toimitettava ne tienpitäjälle.

LUONNOS

15 h §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällöstä.

1 b luku

Valtion ja maakunnan välinen suhde

15 i §

Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen

Maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuista.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

- 1) tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen;
- 2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen; sekä
- 3) tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua 1 momentissa tarkoitettua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta tai sen muuttamisesta ennen yhteistyösopimuksen tai sen muutoksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus tai sen muutos ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

Maakunnat toimittavat hyväksytyyn yhteistyösopimuksen tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle.

15 j §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 h §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 h §:n 2 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpidon yhteistyöalueista;
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitettuun yhteisen toimielimen avulla;
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä maakuntalain 49 §:n 1-3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista;
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämisestä koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 h §:n 1 momentissa tarkoitettujen vaatimusten täyttämiseksi.

LUONNOS

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata maakuntien 15 h §:n mukaisesti tekemällä yhteistyösopimuksella.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

15 k §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien järjestämävastuulla olevan tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

15 l §

Tienpidon ohjaus

Tienpitäjä ohjaa maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksella sekä informaatio-ohjauksella.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tarpeellisia tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä.

15 m §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan liikenneviranomaisen vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma ei saa olla ristiriidassa tienpidon sopimuksen kanssa.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman suunnitelma valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

15 n §

Tienpidon sopimus

LUONNOS

Tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue valmistelevat tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimus sisältää tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Sopimus voi sisältää jokaista yhteistyöalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

Tienpidon sopimuksessa voidaan sopia myös tämän lain mukaan tienpitäjälle kuuluvien tehtävien hoitamisesta tienpidon yhteistyöalueella, jos se on tarkoituksenmukaista ja järjestelyllä voidaan turvata tehtävän kustannustehokas, asiantunteva, asiakastarpeet huomioiva ja valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen.

15 o §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpidon yhteistyöalueella laaditaan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpidon yhteistyöalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 n §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimusta tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpidon yhteistyöalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

15 p §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 n §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 o §:ssä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 n §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädetyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueeseen kuuluvien maakuntien 15 n §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

15 q §

Oikeus saada tietoja

LUONNOS

Tienpitäjällä on oikeus saada maakunnalta, tienpidon yhteistyöalueelta ja palvelun tuottajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä niiden hallussa olevia tietoja, jotka ovat tienpitäjälle tässä laissa säädettyjen tehtävien vuoksi välttämättömiä eikä tietoja ole saatavissa julkisista tietolähteistä. Maakunnalla ja tienpidon yhteistyöalueella on vastaava oikeus saada tietoja tienpitäjältä ja toisiltaan.

2 luku

Maantien suunnittelu

15 r §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet.

Maakunnan liikenneviranomaisen päättää suunnittelukohteista. Tienpidon yhteistyöalue vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Se mitä tässä laissa säädetään tienpidon yhteistyöalueesta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa tienpidon yhteistyöalue toimii yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

15 s §

Hankearviointi

Tienpidon yhteistyöalueen on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevista tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

15 t §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä

LUONNOS

maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (*suunnitteluperusteet*).

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä kuin valtatietä tai kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpidon yhteistyöalue.

Liikennevirasto voi tienpitäjänä antaa teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta.

15 u §

Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa tienpidon yhteistyöalue yhteistyössä tienpitäjän ja muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantieverkkoa kuin valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy tienpidon yhteistyöalue.

15 v §

Suunnitteluperusteiden noudattaminen

Tienpidon yhteistyöalueen on yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laatiessaan huolehdittava suunnitteluperusteiden huomioon ottamisesta ja edistettävä niiden toteuttamista.

16 §

Tutkimusoikeus

Kun tienpidon yhteistyöalue on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tienpidon yhteistyöalueen on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan

LUONNOS

ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

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

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

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehtoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee sisältää myös 15 s §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 t §:ssä tarkoitetut suunnittelutarpeet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekseksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritiekseksi, moottoriliikennetiekseksi tai muutoin vain tietynlaista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

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

LUONNOS

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, kun tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 b §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 t §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousoajoon (maatalousliittymä).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä tienpitäjän kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa tienpidon yhteistyöalueen on varattava kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä tienpidon yhteistyöalueen on varattava 1 momentissa mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät tienpidon yhteistyöalueelle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Tienpidon yhteistyöalueen on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Tienpidon yhteistyöalueen on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Tienpidon yhteistyöalueen kannanotto ilmoitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

LUONNOS

Tienpidon yhteistyöalueen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta sekä kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Tienpidon yhteistyöalueen on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Tienpidon yhteistyöalueen on esitettävä perusteltu kannanotonsa suunnitelmasta annetuista lausunnoista.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan, tienpidon yhteistyöalueen taikka muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, tienpidon yhteistyöalueen, suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena toimivan tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Tienpidon yhteistyöalue tekee maantielain 18 §:ssä tarkoitettua yleissuunnitelmasta sekä 21 ja 25 §:ssä tarkoitettua tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat maantielain 15s, 15 t, 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitettut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15s, 15t, 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitettut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sekä kirjallisesti että sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksessa.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta säädetään.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja tienpidon yhteistyöalue harkitsee poikkeuksen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Tienpitäjä voi tienpidon yhteistyöalueen hakemuksesta pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

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

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Tienpitäjä voi tienpidon yhteistyöalueen hakemuksesta pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Määräaikaa voidaan pidentää vain, jos tiesuunnitelma edelleen täyttää 17 ja 22 §:ssä säädetty edellytykset. Tietyö katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

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

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 s §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

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

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

32 b §

Suunnitteluvaiheen toteuttamista koskeva päätös

LUONNOS

Jollei tienpidon yhteistyöalue täytä maantielain 18 §:ssä ja 21 §:ssä säädettyä velvollisuutta laatia yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma, tienpitäjä voi asettaa määräajan, jonka kuluessa suunnitelman laatiminen on aloitettava.

Tienpitäjän on ennen 1 momentissa tarkoitetun päätöksen tekemistä neuvoteltava tienpidon yhteistyöalueen kanssa. Tienpidon yhteistyöalueelta on myös pyydettävä asiassa lausunto.

Jollei tienpidon yhteistyöalue noudata 1 momentissa tarkoitettua päätöstä, tienpitäjä voi velvoittaa tienpidon yhteistyöalueen siihen sakon uhalla.

Kun tienpitäjä on antanut 1 momentissa tarkoitetun päätöksen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta, ei tienpidon yhteistyöalue saa ryhtyä rakentamistoimiin. Jos rakentamistoimiin on ryhdytty ilman tarvittavaa suunnitelmaa, tienpitäjällä on oikeus kirjallisesti annettavalla päätöksellä määrätä työ keskeytettäväksi.

3 luku

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

33 §

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Kunnossapito määräytyy 13 a §:n mukaisen palvelutasoluokittelun perusteella sekä lisäksi on huomioitava liikkumisympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon elinkaarivaikutukset, kustannustehokkuus ja ympäristönäkökohdat.

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpidon yhteistyöalue voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

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

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

LUONNOS

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi tienpidon yhteistyöalue kieltää toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa liikennettä.

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, tienpidon yhteistyöalueella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitetulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitettujen 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 tienpitäjä voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä tienpitäjän ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava tienpitäjälle.

Jos maastoliikennelaisissa (1710/1995) tarkoitettun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi tienpitäjä myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa tienpitäjän ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalue vastaa kuitenkin yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta.

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan tienpitäjän ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

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

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, tienpitäjä voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai että pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on hankkeesta vastaavan tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katurakennusta ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

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

Tienpidon yhteistyöalue 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 §

LUONNOS

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava tienpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa tienpitäjän määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään tienpitäjän vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava tienpitäjälle.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin tienpitäjän lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle taikka postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa sen mukaisesti kuin postilaissa ja sen nojalla säädetään.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä tienpitäjälle ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohdoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohdosta, jonka johtoalue ulottuu tiealueelle;
- 5) laajakaistahankkeiden uusista asiakasliittymistä, kun liittymä on hankittu vasta rakennustyön aikana;
- 6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, kun kaapelia asennetaan tien pituussuuntaisesti yksinomaan olemassa olevaan putkitukseen.

Ilmoitukseen on liitettävä selvitys kaapelin omistajasta, sijoittamispaikasta, sijoittamispaikan olosuhteista ja perustiedoista, työn toteuttamistavasta ja toteuttajasta, työn aikaisista liikennejärjestelyistä sekä toimenpiteen suunnitellusta aloituspäivästä. Ilmoitus on tehtävä viimeistään 21 päivää ennen toimenpiteen suunniteltua aloituspäivää.

LUONNOS

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

- 1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;
- 2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;
- 3) toimenpide edellyttää louhirakenteen käsittelyä; tai
- 4) tiealueen alituksen etäisyys alikulkusillan, putkisillan tai rummun rakenteesta on vähemmän kuin viisi metriä tai muun sillan rakenteesta vähemmän kuin 25 metriä.

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos tienpitäjä katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitöviranomaisen ilmoituksesta. Tienpitäjä voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaikaa, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai tienpitäjä ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpitötyö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on tienpidon yhteistyöalueen

LUONNOS

mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman tienpidon yhteistyöalueen suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantialueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrätyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Tienpidon yhteistyöalueella on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohtassa taikka missä tienhen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (näkemäalue).

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

47 §

Poikkeamisvalta

Erityisistä syistä tienpitäjä voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

LUONNOS

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi tienpitäjä päätöksellään edellyttää sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätystä kohtuullisessa ajassa, tienpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin tienpidon yhteistyöalue ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutesaan itse huolehtia toimenpiteistä tienpidon yhteistyöalueen osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Tienpidon yhteistyöalueella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpidon yhteistyöalueella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantiealueelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

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

LUONNOS

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, tienpitäjän on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. Tienpitäjä voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei tienpitäjä määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta tienpidon yhteistyöalueelta, maakunnalta ja kunnalta lausunnon. Jos tienpitäjä on muu kuin Liikennevirasto ja tienpidosta huolehtii muu kuin tienpidon yhteistyöalue, myös tienpidon yhteistyöalueelta voidaan pyytää lausunto.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun tienpitäjälle tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitäjällä on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella.

Tienpidon yhteistyöalue voi esittää maantietoimituksen hakemista perustellusta syystä.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättyä ajankohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain tienpitäjän osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua ai-

LUONNOS

kaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkorvaus tai 62 §:n 2 momentissa tarkoitettussa ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

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

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

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvillisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheutuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan tienpitäjän määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa tienpitäjän osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi tienpitäjän esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien

LUONNOS

lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa tienpitäjän pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava tienpitäjän tai korvausta vaativan hakemuksista pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantieksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan tienpitäjän tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitäjän suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen tienpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää tienpitäjän maksettaviksi määräytyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa tienpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

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

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava tienpitäjälle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistömuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

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

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

LUONNOS

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantieksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, tienpitäjä lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

90 §

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei hankkeesta vastaava vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. Hankkeesta vastaavan tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyy voimassa tienpitäjän myöntämän luvan tai tienpitäjälle tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

LUONNOS

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvauksetta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita tienpitäjän lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa 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 tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädetystä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettujen tien maantien kunnossapidosta maantien lakkauttamista seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään saakka.

Ennen tienpitäjän kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

LUONNOS

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan tienpitäjälle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimituksen 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 tienpidon yhteistyöalueen tai tienpitäjän aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, tienpitäjällä on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

Erinäiset säännökset

99 §

Päätöksenteko

Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

Maksut

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta peritään valtion maksuperustelaisissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitäjä voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitäjä voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. Tienpitäjä voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitäjällä tai tienpitäjän kanssa tehdyn tienpidon sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalueella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos tienpitäjää tai tienpidon yhteistyöaluetta estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyön suorittaminen, on poliisin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti.

102 §

Kustannusten periminen

Jos tienpidon yhteistyöalueella tai tienpitäjällä on oikeus tässä laissa tarkoitettua toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tienpidon yhteistyöalueelle. Päätöksen tiedoksi antamiseksi tienpidon yhteistyöalueen on ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/) mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

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

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpidon yhteistyöalueen tulee lähettää yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

LUONNOS

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä asianomaiselle maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

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

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

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

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

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakuomioistuin toisin määrää.

Päätöksessä, jonka tienpitäjä antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain mukaan on julkaistava kuulutus, määräys, kielto tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee toimivaltaisen viranomai-

LUONNOS

sen tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin maakunnan ilmoitukset julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanonsta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

109 a §

Poikkeuslupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeamista ei kuitenkaan saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeuslupan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessä ehtoja ja rajoituksia turvallisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

9 luku

Maakuntaudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset

116 §

Tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitetut maakunnan tehtävät, joista säädetään tässä laissa, ja niitä hoitava henkilöstö siirtyvät Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta maakuntaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Toimivaltainen maakunta hoitaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä ja käyttää niihin liittyvää toimivaltaa 1 päivästä tammikuuta 2019.

Liikennevirastoon tämän lain mukaan siirtyvät tehtävät, ja niitä hoitava henkilöstö siirtyvät Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta Liikennevirastoon 1 päivänä tammikuuta 2019. Liikennevirasto hoitaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä ja käyttää niihin liittyvää toimivaltaa 1 päivästä tammikuuta 2019.

117 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset samoin kuin niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain nojalla kuuluvat maakunnalle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien maakunnalle.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat asiat sekä

LUONNOS

tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien Liikennevirastolle.

118 §

Maakuntaan siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämisen- ja hallintokeskuksesta maakuntaan ja maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Jos siirtyminen tapahtuu maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakunnan määräysvallassa olevaan yhtiöön tai yhteisöön, siirtyy virkamies työsopimussuhteeseen.

119 §

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan Liikennevirastolle siirtyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtymiseen Liikennevirastoon sovelletaan valtion virkamieslakia (750/1994).

120 §

Lisäeläketurva

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 §:n 2 momentissa tarkoitetun lisäeläkeosuuden tasoisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen maakuntaudistuksen johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapamaan saakka.

Maakuntaudistuksen johdosta valtiolta maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaantulon 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos:

1) palvelussuhde täyttää mainitun lain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2019 ja

2) palvelussuhde jatkuu 1 kohdassa mainitussa pykälässä edellytetyllä tavalla yhdenjaksoisena Kevan jäsenyhteisön palveluksessa 1 päivästä tammikuuta 2019.

121 §

Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset siirtävät maakunnalle tässä laissa tarkoitettujen maakunnan tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunnalle siirtyy 1 päivänä tammikuuta 2019 tässä laissa tarkoitettuja maakunnan tehtäviä koskevaan toimintaan liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta yhtä useammalle maakunnalle, omaisuus siirtyy maakunnille tehtävien siirtymistä vastaavassa suhteessa, elleivät valtio ja maakunnat toisin sovi. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamien puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2022.

122 §

Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 121 §:ssä tarkoitetuista irtaimesta omaisuudesta ja sopimuksista. Selvitykset on tehtävä viimeistään xx päivänä xxxxkuuta 2018.

Maakunta voi pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Jos maakunta katsoo, että 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten mukaan maakunnan hallintaan siirtyvät toimitilat, irtaimisto ja sopimukset eivät turvaa tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämistä alueella, maakunnan on neuvoteltava valtion kanssa.

Valtion on täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019, jos 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, siirtyvässä irtaimessa omaisuudessa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten antamisen jälkeen ja mikäli maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi.

123 §

Maakunnan päätös

Maakuntavaltuusto käsittelee edellä 122 §:ssä säädetyn selvityksen ja päättää sen perusteella 121 §:ssä säädettyistä sopimuksista ja irtaimen omaisuuden siirtymisestä maakunnalle ja maakunnan vastuulle.

124 §

Valtion valitusoikeus

LUONNOS

Mikäli valtio on tyytymätön 123 §:ssä tarkoitettuun maakunnan päätökseen, se voi hakea siihen muutosta hallinto-oikeudelta. Valtion puhevaltaa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö. Valitukseen sovelletaan muutoin, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Maakunnalla on oikeus järjestää vastuullaan olevia tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyviä palveluja valtion hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen ja muiden tehtävien järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa siihen saakka, kunnes hallinto-oikeuden päätös asiassa on lainvoimainen.

125 §

Omaisuusjärjestelyjä koskevat kirjaukset valtion kirjanpidossa

Edellä 121 §:ssä tarkoitetun omaisuuden poistuminen kirjataan valtion kirjanpidossa omaa pääomaa vastaan.

126 §

Valtion takaus

Valtioneuvosto voi päättää vastavakuutta vaatimatta, mutta muuten määräämillään ehdoilla, omavelkaisen valtioneuvoston myöntämisestä 122 §:ssä tarkoitettussa selvityksessä esitettyjen sitoumusten sekä niihin liittyvien koron- ja valuutanvaihtosopimusten sekä muiden vastaavien suojausjärjestelyjen ja sopimuksissa sovittujen korkojen ja muiden ehtojen täyttämisen vakuudeksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja takauksia voi olla voimassa enintään eduskunnan valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä myöntämän valtuuden mukainen määrä.

127 §

Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille

Maakunnan on viimeistään xx päivänä xxxkuuta 2018 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille.

Sopimusosapuolilla on oikeus irtisanoa sopimus päättyään 31 päivänä joulukuuta 2018. Irtisanomisesta on ilmoitettava maakunnalle viimeistään xx päivänä xxxkuuta 2018.

128 §

Maakunnan vuokrasopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle

Maakunnan on siirrettävä toimitilojen vuokrasopimukset maakuntien yhdessä omistamalle, tätä tarkoitusta varten perustetulle palvelukeskukselle, josta säädetään maakuntalain 16 luvussa. Maakunnan tulee päättää sopimusten siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät 1 momentissa tarkoitetun palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

129 §

Omaisuu den saanto

Edellä 121 §:ssä tarkoitettu irtain omaisuus siirtyy maakunnalle tämän lain nojalla. Edellä 122 §:ssä tarkoitettu selvitys sekä 123 ja 129 §:ssä tarkoitettu päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa.

130 §

Väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen

Maakuntalain ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantuloa koskevan lain 7 – 9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaantavaan lainsäädäntöön.

Mitä mainitun lain 9 §:ssä säädetään väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeudesta, koskee myös liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa laissa tarkoitettuna kehittämis- ja hallintokeskuksen hallussa olevia tietoja.

131 §

Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset

Päätökseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, haetaan muutosta tämän lain voimaantuloa tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Tämän lain voimaantuloa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovelletaan tämän lain voimaantuloa tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tämän lain mukaisesti.

132 §

Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät 15 i §:ssä tarkoitettuna sopimuksen ensimmäisen kerran siten, että hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 30 päivänä elokuuta 2018. Maakuntien on varattava liikenne- ja viestintäministeriölle tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kuusi viikkoa ennen sen hyväksymistä.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä XXXXXkuuta 20XX.

Liikenne- ja viestintäministeriön ennen tämän lain voimaantuloa tekemä voimassa olevan lain 4 §:n 3 momentin mukainen päätös valtakunnallisesti merkittävistä runkoteistä vastaa tä-

LUONNOS

män lain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua päätöstä valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta.

Yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, jonka laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Kuitenkin yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, joka toimitetaan Liikenneviraston tai liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi tämän lain voimaantulon jälkeen, sovelletaan tämän lain hankearviointia ja soveltuvin hyväksymismenettelyä koskevia säännöksiä.

Helsingissä XX päivänä XXXXXkuuta 20XX.

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Laki

maantielain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan maantielain (503/2005) 9 §,
muutetaan nimike, 1-4, 6, 8, 10–13, 16, 17, 19, 22, 24, 27, 30–32, 32 a, 33–42, 42 a, 42 b, 43–45, 47–49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 99 a, 101–105, 107 ja 108 §, sellaisina kuin niistä ovat 4, 6, 27 ja 104 osaksi laissa 1242/2009, 10, 11, 17, 24, 31, 31, 32, 32 a, 34, 36–37, 40, 42, 42 a, 42 b, 44, 45, 52, 52 b, 56, 56 a, 74, 80, 83, 90, 91, 95, 95 a, 99 a, 101, 103, 105, 107 ja 108 § laissa 566/2016, 22 § osaksi laissa 566/2016, 41 ja 99 § laissa 1242/2009, 79 § laissa 1628/2015 ja 88 § osaksi laissa 906/2013, sekä
lisätään lakiin uusi 13 a §, lakiin uusi 1a ja 1b luku, lakiin uusi 15 s–v, 27 a, 27 b ja 32 b § sekä lakiin uusi 9 luku seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Maantielaki

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

(uusi 1 mom.)

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä turvata osallistumismahdol-

Lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi.

Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää, varmistaa maantieverkon valta-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

lisuudet *tieratkaisuja* koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

(uusi 1 mom.)

Tässä laissa säädetään maanteistä, maantienpidosta sekä *tienpitäjälle* kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Maantieverkon kehittäminen ja kunnossapito

Maantieverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että tieliikennejärjestelmä osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Ehdotus

kunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso sekä turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

*Tässä laissa säädetään kaikki liikenne-
muodot ja kulkutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.*

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta, tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, tienpidon yhteistyöalueille, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *Liikennejärjestelmällä kaikki liikenne-
muodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, - tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä ja säädöksistä muodostuvaa kokonaisuutta;*
- 2) *Tienpidolla maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa;*
- 3) *Rakentamisella uuden tien tekemistä ja tien parantamista;*
- 4) *Kunnossapidolla tien hoitoa ja korjausta;*
- 5) *Tienpitäjällä Liikennevirastoa;*
- 6) *Tienpidon yhteistyöalueella maakuntien tämän lain 15 h §:n mukaisen yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toi-*

4 §

Maantiet ja niiden luokittelu

Maantie on sellainen tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämistä valtio huolehtii. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

(uusi 3 mom.)

(uusi 4 mom.)

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja mootto-

4 §

Maantiet

*mialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien järjestämisvastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyöso-
pimuksen mukaisesti;*

7) Maakunnan liikenneviranomaisella maakunnissa maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohtien sekä 2 momentin 1 ja 2 kohtien mukaisista liikennetehtävistä vastaavaa.

Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat pääteitä, joista osa sisältyy valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon, tai muita maanteitä.

Päätiet ovat valta- ja kantateitä. Liikenne- ja viestintäministeriö päättää Liikenneviraston esityksestä, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä.

Muut maantiet ovat seutu- tai yhdysteitä sen mukaisesti kuin Liikennevirasto päättää. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Maantiet, jotka eivät ole pääteitä tai seututeitä, ovat yhdysteitä.

(kumotaan 5 mom.)

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja mootto-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

riliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus).

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. *Lautta-alusten osalta on lisäksi soveltuvin osin voimassa, mitä merilaissa (674/1994) ja sen nojalla säädetään ja määrätään kauppa-aluksista. Lossin kuljettajalla tulee olla riittävä terveys sekä riittävät tiedot ja taidot lossin kuljettamiseksi ja koneiston hoitamiseksi samoin kuin riittävät tiedot vesiliikenteen säännöistä. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkempia määräyksiä lossin kuljettajan pätevyydestä ja tältä vaadittavasta todistuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto määrää lossien katsastuksesta ja tienpitöviranomaisen lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä voi *tienpitöviranomaisen* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian ratkaisemista on *tienpitöviranomaisen* varattava niille, joita lautta-

Ehdotus

riliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (*erityinen talvitie*). Erityisistä talviteistä ovat voimassa soveltuvin osin tämän lain säännökset.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (lautta-alus). *Lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksista.*

Lautoista on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään ja määrätään. *Lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on 18 vuotta täyttänyt ja tehtävään kykenevä. Lisäksi lauttaliikenteen palvelujen tuottaja vastaa siitä, että lossin kuljettaja on perehtynyt lossin koneistoon, rakenteeseen ja käyttöön sekä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (meriteiden säännöt) (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (Sisävesisäännöt 1978) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee maantielautoista annetun asetuksen (20/2006) sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista ja tienpitäjä lossin miehityksestä.*

Lautat liikennöivät pääsääntöisesti ilman aikataulua. Liikenteellisistä syistä *taikka maakunnan, kunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan hakemuksesta* voi *tienpitäjä* päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan. Päätöksen tulee samalla sisältää aikataulun määräämisen perusteet. Ennen asian

LUONNOS

Voimassa oleva laki

liikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitöviranomaisen* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjaukseydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitöviranomaisen* suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on *tienpitöviranomaisen* tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on *tienpitöviranomaisen* pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää

Ehdotus

ratkaisemista on *tienpitäjän* varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. *Tienpitäjän* tulee kuuluttaa päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin lauttojen valvonnasta, kulkujärjestyksestä lautalle, etuoikeutetuista kuljetuksista ja muusta tieliikenteestä, lossin kuljettamisesta ohjaukseydestä irrotettuna, lauttaväylän ja yleisen kulkuväylän risteämisen aiheuttamista toimenpiteistä, lossin kuljettajalta vaadittavasta lääkärintodistuksesta ja lauttalaiturin varusteista.

8 §

Palvelualueet

Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen *tienpitäjän* suostumus.

Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on *tienpitäjän* tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on *tienpitäjän* pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman *tienpitä-*

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

toiselle ilman *tienpitoviranomaisen* suostumusta. *jän* suostumusta.

9 §

(kumotaan 9 §)

Tienpito

Tienpito käsittää maantien suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja liikenteen hallinnan. Maantien rakentamisella tarkoitetaan uuden tien tekemistä ja tien parantamista.

10 §

10 §

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset

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

Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön soveltamisen 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.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön soveltamisen 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.

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 §

11 §

Tienpitoviranomainen

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta

Tienpitäjä vastaa maanteiden tieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Tienpitäjä sopii

LUONNOS

Voimassa oleva laki

ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitoviranomaisena toimii elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomaisena 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.

12 §

Lauttamaksut

Maantien käyttö on maksutonta. Lauttaluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin *liikenne- ja viestintäministeriön* asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

13 §

Maantien rakentaminen

(uusi 1 mom.)

Ehdotus

tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä ja siirtää tehtävän hoitamiseksi tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle.

Tienpidon yhteistyöalue vastaa toimialueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta sekä erityisestä syystä yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Maakunta vastaa oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta.

Liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

12 §

Maantien käytön maksullisuus

Maantien käyttö on maksutonta. Lauttaluksen käyttämisestä voidaan kuitenkin *valtioneuvoston* asetuksella säätää perittäväksi maksu. Maksun tulee perustua lautan käytöstä aiheutuviin kustannuksiin. Maksu voi olla omakustannusarvoa alempi. Maksuja määrättäessä ajoneuvoluokka ja lautan käyttämisen ajankohta voidaan ottaa huomioon.

13 §

*Maantieverkon **kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito***

Maanteitä kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että maantieverkko osana koko liikennejärjestelmää edistää valtakunnallisen liikennejärjes-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 2 mom.)

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä *tien parantamisella tai muutoin* liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

(uusi 13 a §)

Ehdotus

telmäsuunnitelman tavoitteita sekä valtioneuvoston periaatepäätöstä liikenneturvallisuudesta. Lisäksi tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

Maanteiden tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljetamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä liikenteen päästöjen vähentämiseen, luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäivät mahdollisimman vähäisiksi.

Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä liikennejärjestelmää kehittämällä *tai tietä parantamalla* voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Maantie on *suunniteltava ja* rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti, ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. *Suunnittelussa ja* rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus, *automaation edistäminen, liikenteen palveluiden kehittymisen edellytykset* sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa, *elli muualla toisin säädetä.*

13 a §

Maanteiden palvelutaso

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla on oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Tämä tarkoittaa tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakointia ja uusien palveluiden kehittymistä.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakointia ja uusien palveluiden kehittymistä.

Seutu- ja yhdysteillä on oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

(uusi 1 a luku)

1 a luku

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

(uusi 15 a §)

15 a §

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja pitkäjänteistä valtion, maakunnan ja kuntien välisenä yhteistyönä tehtävää suunnittelua. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa käsitellään kokonaisuutena liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutusta, toimintojen synnyttämää liikennetarvetta, eri ihmisryhmien liikkumistarpeita ja kulkutapoja sekä tavaroiden kuljetusmuotoja, liikenneverkkoja ja liikkumisen palveluita, liikenneturvallisuutta sekä vaikutuksia ja rahoitustarvetta.

(uusi 15 b §)

15 b §

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on toimivan, turvallisen ja kestävänn liikennejärjestelmän luominen. Liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään käyttäjälähtöisesti huomioiden nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset sekä liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset ja energiatehokkuus.

(uusi 15 c §)

15 c §

Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

Liikennevirasto vastaa toimivaltansa rajoissa valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta sekä edistää liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä. Liikenneviraston on osallistuttava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun.

Maakunnan liikenneviranomainen vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa.

(uusi 15 d §)

15 d §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmistettava valtioneuvoston hyväksyttäväksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet, toimenpideehdotukset tavoitteiden ja palvelutason toteuttamiseksi sekä rahoituskehykset.

Suunnitelmaan on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodeksi. Rahoitus- ja toimenpideohjelma tarkastetaan kunkin hallituskauden alussa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa muutoinkin. Suunnitelmassa huomioidaan Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset.

(uusi 15 e §)

15 e §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunta voi laatia suunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja ekologisen kestävyys edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan on arvioitava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa laadittava tarkistettu suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 15 f §)

Ehdotus

15 f §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmisteltaessa on kutsuttava kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten yhteiskokous koolle. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmistettava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa Liikenneviraston, alueen kuntien ja muiden viranomaisten sekä sellaisten alueella toimivien toiminnanharjoittajien kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä, ja tarvittaessa asetettava tätä varten yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on ministeriöille, muille maakunnille ja toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa.

Kaikille muille on varattava mahdollisuus tutustua 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan tiedotamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Mielipiteiden esittämiselle on varattava aikaa vähintään 30 päivää. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon, on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

(uusi 15 g §)

15 g §

Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja

Tienpitäjän on ylläpidettävä rekisteriä maanteistä. Maakunnan liikenneviranomaisen on tuotettava tietoja alueensa maantieverkon tilasta, asiakastarpeista sekä muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista, ja toimitettava ne tienpitäjälle.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 15 h §)

(uusi 1 b luku)

(uusi 15 i §)

Ehdotus

15 h §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäs suunnitelman sisällöstä.

1 b luku

Valtion ja maakunnan välinen suhde

15 i §

Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen

Maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuista.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

1) tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen;

2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen; sekä

3) tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua 1 momentissa tarkoitettusta maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta tai sen muuttamisesta ennen yhteistyösopimuksen tai sen muutoksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus tai sen muutos ei täytä 1 momentissa säädetyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien tulee neuvotella asiasta.

Maakunnat toimittavat hyväksytyyn yhteistyösopimukseen tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle.

(uusi 15 j §)

15 j §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 h §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 h §:n 2 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

- 1) tienpidon yhteistyöalueista;*
- 2) tehtävien hoitamisesta maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetuin yhteisen toimielimen avulla;*
- 3) maakunnasta, joka toimii maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä maakuntalain 49 §:n 1-3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista;*
- 4) muista yhteistoiminnan järjestämistä koskevista seikoista, jotka ovat tarpeen 15 h §:n 1 momentissa tarkoitettujen vaatimusten täyttämiseksi.*

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata maakuntien 15 h §:n mukaisesti tekemällä yhteistyösopimuksella.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

(uusi 15 k §)

15 k §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon

yhtenäisyys. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakkoimattomiin korjaustarpeisiin.

(uusi 15 l §)

15 l §

Tienpidon ohjaus

Tienpitäjä ohjaa maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksella sekä informaatio-ohjauksella.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistamiseksi sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi tarpeellisia tienpitoon liittyviä teknisiä ja laadullisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta ja liikenneteknisiä ratkaisuja, rakentamista, kunnossapitoa sekä tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä.

(uusi 15 m §)

15 m §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan liikenneviranomaisen vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma ei saa olla ristiriidassa tienpidon sopimuksen kanssa.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman suunnitelma valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuk-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

(uusi 15 n §)

15 n §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue valmistelevat tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimus sisältää tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Sopimus voi sisältää jokaista yhteistyöalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

Tienpidon sopimuksessa voidaan sopia myös tämän lain mukaan tienpitäjälle kuuluvien tehtävien hoitamisesta tienpidon yhteistyöalueella, jos se on tarkoituksenmukaista ja järjestelyllä voidaan turvata tehtävän kustannustehokas, asiantunteva, asiakastarpeet huomioiva ja valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen.

(uusi 15 o §)

15 o §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpidon yhteistyöalueella laaditaan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpidon yhteistyöalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan 15 n §:n 2 momentissa tarkoitetuista asioista ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien

vuosien osalta väljemmin. Sopimusta tarkistetaan neuvotteluissa vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa.

Neuvotteluissa on oltava läsnä tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjän edustaja ja tienpidon yhteistyöalueen maakuntien edustajat.

Jos tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen edustajien tulee neuvotella asiasta.

(uusi 15 p §)

15 p §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalueeseen kuuluvat maakunnat eivät pääse 15 n §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 o §:ssä tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella 15 n §:n 2 momentissa ratkaistavaksi säädettyistä asioista.

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueeseen kuuluvien maakuntien 15 n §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella.

Valtioneuvoston tässä pykälässä tarkoitettu päätös valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriössä. Ministeriön on valmistelussa kuultava niitä maakuntia, joita päätös koskee, tienpitäjää sekä muita ministeriöitä ja viranomaisia.

(uusi 15 q §)

15 q §

Oikeus saada tietoja

Tienpitäjällä on oikeus saada maakunnal-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

2 luku

Maantien suunnittelu

(uusi 15 r §)

Ehdotus

2 luku

Maantien suunnittelu

15 r §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet.

Maakunnan liikenneviranomainen päättää suunnittelukohteista. Tienpidon yhteistyöalue vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisesti syystä ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Se mitä tässä laissa säädetään tienpidon yhteistyöalueesta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa tienpidon yhteistyöalue toimii yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 15 s §)

Ehdotus

15 s §

Hankearviointi

Tienpidon yhteistyöalueen on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevasta tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuksista.

Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä.

(uusi 15 t §)

15 t §

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Ennen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista voidaan laatia suunnitelman kohteena olevan tiehankkeen palvelutasoa, maantien teknisiä ominaisuuksia sekä maantien rakentamisen ja liikenteen haitallisten vaikutusten poistamista tai vähentämistä koskevat yleiset tavoitteet (suunnitteluperusteet).

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä kuin valtatietä tai kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpidon yhteistyöalue.

Liikennevirasto voi tienpitäjänä antaa teknisiä määräyksiä suunnitteluperusteiden tarkemmasta sisällöstä ja esitystavasta.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 15 u §)

Ehdotus

15 u §

Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa tienpidon yhteistyöalue yhteistyössä tienpitäjän ja muiden viranomaisten kanssa, joi- ta asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatieä, kantatieä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantieverkkoa kuin valtatieä, kantatieä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy tienpidon yhteistyöalue.

(uusi 15 v §)

15 v §

Suunnitteluperusteiden noudattaminen

Tienpidon yhteistyöalueen on yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laatiessaan huolehdittava suunnitteluperusteiden huomioon ottamisesta ja edistettävä niiden toteuttamista.

16 §

Tutkimusoikeus

Kun *tienpitöviranomaisen* on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja

16 §

Tutkimusoikeus

Kun *tienpidon yhteistyöalue* on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, on kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Tienpidon yhteistyöalueen on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla

LUONNOS

Voimassa oleva laki

näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

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

tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille, ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiassa.

17 §

Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja *tarvittaessa* maakunnan kanssa.

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

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

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

(uusi 2 mom.)

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekiksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä

19 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa tulee esittää myös mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman tavoitteet. Yleissuunnitelman tulee sisältää myös 15 s §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 t §:ssä tarkoitettut suunnittelutarpeet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeusasema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien *rakentamisen tai liikenteen* haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi tien suoja- ja näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta tien myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien rakentamisen kustannuksista.

Jos maantie sitä parannettaessa saa uuden suunnan ja tie vanhan suunnan osalta jää edelleen maantiekiksi taikka käytettäväksi muihin tietarkoituksiin, on siitä määrättävä

LUONNOS

Voimassa oleva laki

tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietynlaista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

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

(uusi 3 mom.)

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat 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 *tienpitöviranomaisen* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Ehdotus

tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietynlaista liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

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

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, kun tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäs suunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 b §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 t §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

24 §

Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisten teiden liittämistä maantiehen sekä sille johtavien liittymien käyttämisestä. Tässä tarkoitettuja määräyksiä tai kieltoja voidaan antaa myös sellaisista liittymistä, joita käytetään yksinomaan maa- tai metsätalousajoon (maatalousliittymä).

Jos tiesuunnitelmassa kielletään käyttämästä ennestään olevaa yksityisen tien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä *tienpitäjän* kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityinen tie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityiseen tiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tieosaan.

Voimassa oleva laki

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, *varattava* mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille *varattava* tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleis- ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät *tienpitoviranomaiselle*. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. *Tienpitoviranomaisen* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa, on ilmoitettava *tienpitoviran-*

Ehdotus

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

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa *tienpidon yhteistyöalueen* on *varattava* kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä *tienpidon yhteistyöalueen* on *varattava* 1 momentissa mainituille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa tulee kunnan pitää yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät *tienpidon yhteistyöalueelle*. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. *Tienpidon yhteistyöalueen* on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Tienpidon yhteistyöalueen on *esitettävä perusteltu kannanottoensa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Tienpidon yhteis-*

LUONNOS

Voimassa oleva laki

omaisen perusteltu kannanotto esitettyyn muistutukseen.

Tienpitoviranomaisen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Tienpitoviranomaisen on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Jos tienpitoviranomainen on muu kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, myös keskukselta on pyydettävä lausunto.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

(uusi 27 a §)

Ehdotus

työalueen kannanotto ilmoitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Tienpidon yhteistyöalueen on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta sekä kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Tienpidon yhteistyöalueen on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Tienpidon yhteistyöalueen on esitettävä perusteltu kannanottonsa suunnitelmasta annetuista lausunnoista.

Jos yleisesti nähtävillä ollutta tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa ja muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 2–4 momentissa säädetään.

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella

27 a §

Ennakkoneuvottelu

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi tienpitäjä voi suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena omasta aloitteestaan, tienpidon yhteistyöalueen taikka muun viranomaisen pyynnöstä järjestää ennakkoneuvottelun. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa, tienpidon yhteistyöalueen, suunnitelman hyväksyvänä viranomaisena toimivan tienpitäjän ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 27 b §)

30 §

Suunnitelmien muuttaminen

Jos hyväksyttyä yleis- tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleis- ja tiesuunnitelmasta säädetään. Hyväksytyyn tiesuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka tienpitoviranomainen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä harkitsee tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

Ehdotus

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Tienpidon yhteistyöalue tekee maantielain 18 §:ssä tarkoitetusta yleissuunnitelmasta sekä 21 ja 25 §:ssä tarkoitetusta tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen tienpitäjälle.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat maantielain 15s, 15 t, 16, 17, 19, 27, 29 ja 43 b §:ssä tarkoitetut tiedot, selvitykset ja asiakirjat.

Tiesuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15s, 15t, 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 §:ssä tarkoitetut tiedot ja selvitykset.

Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sekä kirjallisesti että sähköisesti.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä voidaan säätää valtioneuvoston asetuksessa.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta säädetään.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan kuitenkin poiketa, mikäli poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja tienpidon yhteistyöalue harkitsee poikkeuksen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Liikennevirasto* voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

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

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *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.

(uusi 2 mom.)

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. *Tienpitäjä* voi *tienpidon yhteistyöalueen hakemuksesta* pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella, jos 17 ja 19 §:ssä säädetty edellytykset edelleen täyttyvät. Tiesuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 16 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

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

Päätös tiesuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos tietyötä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. *Tienpitäjä* voi *tienpidon yhteistyöalueen hakemuksesta* 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 ja jälkiarviointi

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

Tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että 15 s §:n 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin

laatimisesta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän kanssa. Jälkiarvioinnissa on esitettävä selvitys tiehankkeen toteutuksen aikana tiesuunnitelmasta tehdyistä teknistaloudellista poikkeuksista, liikenteen kehitymisestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

32 a §

Radat tien suunnittelussa

Maantien rakentamisesta aiheutuvat muutokset rautatiehen voidaan osoittaa maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa.
(uusi 2 mom.)

(uusi 32 b §)

32 a §

Radat tien suunnittelussa

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

Rautatietä koskevat muutokset esitetään maantien rakentamista koskevassa suunnitelmassa erikseen siten kuin ratalaissa säädetään rautatietä koskevasta yleissuunnitelmasta ja ratasuunnitelmasta.

32 b §

Suunnitteluvelvoitteen toteuttamista koskeva päätös

Jollei tienpidon yhteistyöalue täytä maantielain 18 §:ssä ja 21 §:ssä säädettyä velvollisuutta laatia yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma, tienpitäjä voi asettaa määräajan, jonka kuluessa suunnitelman laatiminen on aloitettava.

Tienpitäjän on ennen 1 momentissa tarkoitettua päätöksen tekemistä neuvoteltava tienpidon yhteistyöalueen kanssa. Tienpidon yhteistyöalueelta on myös pyydettävä asiassa lausunto.

Jollei tienpidon yhteistyöalue noudata 1 momentissa tarkoitettua päätöstä, tienpitäjä voi velvoittaa tienpidon yhteistyöalueen siihen sakon uhalla.

Kun tienpitäjä on antanut 1 momentissa tarkoitettua päätöksen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta, ei tienpidon yhteistyöalue saa ryhtyä rakentamistoimiin. Jos

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

rakentamistoimiin on ryhdytty ilman tarvittavaa suunnitelmaa, tienpitäjällä on oikeus kirjallisesti annettavalla päätöksellä määrätä työ keskeytettäväksi.

3 luku

3 luku

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

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

33 §

33 §

Kunnossapito

Maantien kunnossapito

Maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä säätö ja sen ennakoitavissa olevat muutokset, vuorokaudenaika ja muut olosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

Maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Kunnossapito määräytyy 13 a §:n mukaisen palvelutasoluokittelun perusteella sekä lisäksi on huomioitava liikku- misympäristö, alueelliset tarpeet sekä keliolosuhteet.

Kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden lisäksi otettava huomioon *elinkaari-vaikutukset, kustannuste- hokkuus ja ympäristönäkökohdat.*

34 §

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitoviranomainen voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Tienpitoviranomainen voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä

Erityisestä syystä tienpidon yhteistyöalue voi päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa suljetaan yleiseltä liikenteeltä ja sulkeminen osoitetaan liikennemerkillä. Tien tai tien osan sulkemisesta on ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kiireellisten tehtävien hoitamisen kannalta. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoitettava kuuluttamalla.

Tienpidon yhteistyöalue voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä

LUONNOS

Voimassa oleva laki

pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *tienpitoviranomainen* toistaiseksi tai määräajaksi *kieltää* liikenteen tiellä tai sen osalla taikka *sitä* rajoittaa.

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 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 tie-liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Ehdotus

västä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos ajoneuvoliikenne saattaa vaurioittaa maantietä, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta tällaisesta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, voi *tienpidon yhteistyöalue kieltää* toistaiseksi tai määräajaksi liikenteen tiellä tai sen osalla taikka rajoittaa *liikennettä*.

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, *tienpidon yhteistyöalueella* on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityisistä teistä annetussa laissa tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, mikäli mahdollista, jos yksityinen tie sijaitsee kyseisellä kiinteistöllä tai rajoittuu siihen. Tässä momentissa tarkoitettun kulkutien kunnossapitoon sovelletaan, mitä 33 §:ssä säädetään.

Liikenneonnettomuuden tai muun vastaavan syyn estäessä maantien liikenteen voi tie-liikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitettu liikenteen ohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kulkutien esteen poistamisen ajaksi.

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun 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 liikenneturvallisudelle. 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 liikenneturvallisudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitoviranomaiselle*.

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 liikenneturvallisudelle 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. Eriytisistä syistä *tienpitoviranomainen* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä *tienpitäjä* voi antaa luvan yksityisen tien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyttämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoitettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityisen tien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti on sellainen, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä *tienpitäjän* ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle. Tällaisen maatalousliittymän tekemisestä on hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jos maastoliikennelaissa (1710/1995) tarkoitetun moottorikelkkailureitin tai muun sitä vastaavan kulkuyhteyden perustamiseksi on maantien ylittämistä varten järjestettävä tiealueelle ylityskohta, voi *tienpitäjä* myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle 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. Eriytisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää runkotiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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 uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai et-

Ehdotus

tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityisen tien pitäjä ja maatalousliittymän haltija on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa *tienpitäjän* ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. *Tienpitäjä tai sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalue vastaa kuitenkin yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta.*

Jos ennestään olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan *tienpitäjän* ohjeiden mukaan tekemään liittymään tai poikkeuksellisesti myös liittymäalueelle sellaiset muutokset, että liittymästä aiheutuva vaara tai haitta poistuu taikka vähenee, sekä hakemaan tarpeen vaatiessa uutta liittymälupaa.

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

Jos 1–3 momentin nojalla velvoitettu laiminlyö velvollisuutensa, *tienpitäjä* voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

39 §

Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

Jos maantie rakennetaan siten, että se katkaisee ennestään olevan yksityisen tien tai et-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

tä pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *tienpitoviranomaisen* tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

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 myönnettävä, jos

Ehdotus

tä pääsy ennestään olevalta yksityiseltä tieltä tai maatalousliittymästä maantielle huomattavasti vaikeutuu, on *hankkeesta vastaavan* tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen yksityisen tien johtamiseksi maantien poikki taikka yksityisen tien tai maatalousliittymän liittämiseksi maantiehen.

Mitä 1 momentissa säädetään yksityisestä tiestä, koskee myös katua ja moottorikelkkailureittiä.

40 §

Liittymän poistaminen

Maantien rakentamisen yhteydessä *hankkeesta vastaava* voi poistaa kustannuksellaan tiesuunnitelmassa kielletyn liittymän tai estää sen käytön, kun hyväksyttävä korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Tienpidon yhteistyöalue 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 *tienpitäjän* lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa tienpidolle. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on kuitenkin myönnettävä, jos sijoittamisesta ei

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 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 voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen si-

aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle.

Luvan saaja on velvollinen suorittamaan 1 momentissa tarkoitetut toimenpiteet ja pitämään rakenteen, rakennelman ja laitteen kunnossa *tienpitäjän* määräysten mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään *tienpitäjän* vaatimat muutokset taikka siirtämään tai poistamaan rakenteen, rakennelman tai laitteen, jos sen käyttämisestä aiheutuu 1 momentissa tarkoitettua vaaraa tai haittaa.

Jos muussa laissa säädetystä johtuen lupa ei ole tarpeen, on toimenpiteestä, hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä, ilmoitettava *tienpitäjälle*.

Jollei 1 tai 3 momentista taikka 8 §:n 1 momentista tai 42 a §:n 1 momentista muuta johdu, edellyttää tiealueen ja sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttäminen muihin kuin maantietarkoituksiin *tienpitäjän* lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita 52 a §:ssä tarkoitettun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle *taikka postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa sen mukaisesti kuin postilaissa ja sen nojalla säädetään*.

Liikennevirasto tienpitäjänä voi antaa tarkempia määräyksiä lupahakemuksen ja ilmoituksen sisällöstä, rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä. Sähkö- ja telekaapeleiden osalta Liikenneviraston määräys voi koskea vain kaapeleiden ulkoisia suojarakenteita, sijoittamista sekä työnaikaisia järjestelyitä.

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä voidaan sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen si-

Voimassa oleva laki

joittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitöviranomaiselle* ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohtosta, 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 suunnittelua aloituspäivää.

Tienpitöviranomaisena voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuukselle 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 kä-

Ehdotus

joittamisesta tiealueelle tehdä *tienpitäjälle* ilmoitus, kun kyse on:

- 1) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien alituksesta;
- 2) tien pituussuuntaiseen kaapeliin tehtävästä jatkoksesta tai siihen liittyvästä poikittaissuuntaisesta kaapelista tiealueen ulkopuolelle tai maantien alitse;
- 3) maantien tai siihen kuuluvan jalkakäytävän ja pyörätien ylityksestä ilmajohtoilla;
- 4) maantien varressa tiealueen ulkopuolelle asennettavasta tien pituussuuntaisesta ilmajohtosta, 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 suunnittelua aloituspäivää.

Tienpitäjä voi ilmoituksen saatuaan, ennen ilmoitettua aloituspäivää kieltää toimenpiteen toteuttamisen, jos se harkitsee, että kaapelin sijoittaminen aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuukselle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Suunniteltua toimenpidettä ei saa aloittaa ennen ilmoitettua aloituspäivää.

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksen sisällöstä, 1 momentissa tarkoitettujen sähkö- ja telekaapeleiden ulkoisista suojarakenteista ja sijoittamisesta sekä työn aikaisista järjestelyistä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen kaapeleiden sijoittamiseen tarvitaan kuitenkin 42 §:n 1 momentin mukainen lupa, kun:

- 1) toimenpide kohdistuu moottori- tai moottoriliikennetien tiealueeseen;
- 2) toimenpide kohdistuu alueeseen, jossa on pohjavesisuojaus;
- 3) toimenpide edellyttää louhirakenteen kä-

sittelyä; tai

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

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos *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 määräaika, 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 toi-

sittelyä; tai

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

Verkkoinfrastruktuurin yhteisrakentamisesta ja -käytöstä annetussa laissa (276/2016) säädetään Viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos *tienpitäjä* katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää tiealueelle tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteen kustannuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu toimenpide on tehtävä sähkö- ja telekaapeleiden enintään kolmen asiakkaan asiakasliittymien osalta kolmen kuukauden kuluessa ja muiden tiealueella sijaitsevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden osalta kuuden kuukauden kuluessa tienpitäjän tai tienpitoviranomaisen ilmoituksesta. *Tienpitäjä* voi määrätä määräajan myös tätä pidemmäksi tai jatkaa määräaika, jos se on tarpeen toimenpiteen suorittamiseksi roudattoman kauden aikana tai muusta vastaavasta syystä.

Hankkeesta vastaava vastaa kuitenkin siirto-, suojaamis- ja poistamiskustannuksista, kun kohde on alun perin sijoitettu tiealueen ulkopuolelle tai *tienpitäjä* ei ole ilmoittanut luvan saajalle, että kohteeseen on tulossa asian käsittelyvuonna tai viiden vuoden kuluessa muu kuin pistemäinen tienpitotyö, joka edellyttää rakenteen, rakennelman tai laitteen siirtämistä tai poistamista. Siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitett-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

menpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *tienpitoviranomaisen* mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *tienpitoviranomaisen* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikululaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantietalueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä

Ehdotus

tujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarkempia määräyksiä myös siitä, miten 3 momentissa tarkoitettujen siirtokustannusten korvaamisessa otetaan huomioon siirrettävän kohteen ikä ja korvaavan kaapelin tuoma kapasiteetin lisäys.

43 §

Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen

Jos laivaliikennettä talven aikana harjoitettaessa yleisessä kulkuväylässä jään avaamisen johdosta katkaistaan väylän poikki kulkeva erityinen talvitie, on *tienpidon* yhteistyöalueen mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman *tienpidon yhteistyöalueen* suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikululaitteen asettaminen ja kunnossapito on sen velvollisuutena, joka on väylän avannut tai joka sitä käyttää.

4 luku

Maantietalueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §

Maantien suoja-alue

Maantien suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enintään 50 metriksi sekä

LUONNOS

Voimassa oleva laki

enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. *Tienpitoviranomaisella* on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

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

47 §

Poikkeamisvalta

Eriyisistä syistä *tienpitoviranomainen* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu

Ehdotus

enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. *Tienpidon yhteistyöalueella* on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohdassa taikka missä tiehen liittyy toinen maantie tai merkittävä yksityinen tie taikka maantien poikki kulkee rautatie, on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi (*näkemäalue*).

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

47 §

Poikkeamisvalta

Eriyisistä syistä *tienpitäjä* voi myöntää poikkeuksen 44–46 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä tienpidolle aiheutuisi muuta kuin enintään vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 44–47 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu

Voimassa oleva laki

erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitoviranomainen* päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätyssä kohtuullisessa ajassa, *tienpitoviranomaisella* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *tienpitoviranomainen* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Tienpitoviranomaisella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin pystyttää

Ehdotus

erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi *tienpitäjä* päätöksellään edellyttää sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrätyssä kohtuullisessa ajassa, *tienpitäjällä* on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 44–47 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

49 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin *tienpidon yhteistyöalue* ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa ja 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, tulee siitä ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä *tienpidon yhteistyöalueen* osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Tienpidon yhteistyöalueella on oikeus pystyttää tiealueen ulkopuolelle tilapäinen tai kiinteä lumiaita, jos se lumen tielle kerääntymisen estämiseksi on tarpeen. Kiinteä lumiaita saadaan asutulla alueella kuitenkin

Voimassa oleva laki

vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpitoviranomaisella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantialeuelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen mainosten 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

Ehdotus

pystyttää vain kiinteistön omistajan tai haltijan suostumuksella taikka muussa tapauksessa kunnan rakennusvalvontaviranomaisen antamalla luvalla. Lupa voidaan myöntää, jos lumiaita on tarpeen maantien pitämiseksi yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa eikä aidasta tai sen pitämisestä aiheudu kiinteistölle merkittävää haittaa.

Tienpidon yhteistyöalueella on oikeus maantien kunnossapidon yhteydessä sijoittaa maantialeuelta lunta tiealueen ulkopuolellekin.

52 §

Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu

Maantien käyttäjille tarkoitettu mainos tai ilmoitus, joka asetetaan asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaava-alueella maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa tarkoitettulle liikennealueelle, on laadittava ja sijoitettava siten, että se ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä haittaa tienpitoa ja että se sopeutuu mahdollisimman hyvin ympäristöön.

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

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia, *tienpitäjän* on 30 päivän kuluessa ilmoituksen saapumisesta tehtävä päätös, jossa se voi kieltää mainoksen tai ilmoituksen asettamisen tai määrätä asettamiselle tarpeellisia ehtoja. Mainosta tai ilmoitusta ei saa asettaa ennen tämän määräajan umpeutumista. *Tienpitäjä* voi kuitenkin ilmoituksen johdosta tehtävässä päätöksessä sallia mainoksen tai ilmoituksen asettamisen edellä mainittua ajankohtaa aikaisemmin. Aika, jonka mainos tai ilmoitus saa olla ilmoitetussa paikassaan, on 10 vuotta, jollei *tienpitäjä* määrää tätä lyhy-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

tienpitoviranomainen määrää tätä lyhyempää aikaa.

Tienpitoviranomainen voi pyytää ilmoituksen johdosta kunnalta lausunnon. Jos *tienpitoviranomainen* on muu kuin *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus*, myös *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta* voidaan pyytää lausunto.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitoviranomaiselle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitoviranomaisella on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

(uusi 2 mom.)

56 §

Haltuunotto

Ehdotus

empää aikaa.

Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta *tienpidon yhteistyöalueelta, maakunnalta ja kunnalta* lausunnon. Jos *tienpitäjä* on muu kuin *Liikennevirasto ja tienpidosta huolehtii muu kuin tienpidon yhteistyöalue*, myös *tienpidon yhteistyöalueelta* voidaan pyytää lausunto.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun *tienpitäjälle* tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikennevirasto *tienpitäjänä* voi antaa liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tarkempia määräyksiä 52 ja 52 a §:ssä tarkoitettujen mainosten ja ilmoitusten teknisistä ominaisuuksista ja sijoittamisesta.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §

Maantietoimituksen vireilletulo

Tienpitäjällä on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytty tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitettun kirjallisen suostumuksen perusteella.

Tienpidon yhteistyöalue voi esittää maantietoimituksen hakemista perustellusta syystä.

56 §

Haltuunotto

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätyn ajan-kohtana. 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 vaatimukselta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty enakkokorvaus 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.

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 kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheu-

Tiesuunnitelmassa osoitetut tiealueet ja muut tienpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan tienpitäjän haltuun maantietoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrätyn ajan-kohtana. Tiesuunnitelmassa osoitettu yksityistä tietä tai liittymää varten tarvittava alue otetaan tienpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie tai liittymä on tehty. Haltuun otettaessa tienpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia tiesuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä. Tässä momentissa tarkoitettu haltuunotto voi tapahtua myös vaiheittain *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimukselta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kulluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty enakkokorvaus 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 *tienpitäjän* kuitenkin viipymättä hakea maantietoimitusta.

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

Jos tietarkoituksiin luovutettavalta tai luovutetulta alueelta joudutaan poistamaan tai siirtämään rakennuksia, varastoja tai laitteita taikka puita, kasvavaa satoa tai muuta kasvilisuutta, on siitä aiheutuvan vahingon tai haitan lisäksi korvattava asianomaiselle aiheu-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

tuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitoviranomaisen* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitoviranomaisen* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitoviran-*

Ehdotus

tuneet poistamis- tai siirtämiskustannukset.

56 a §

Yksityisen tien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityinen tie luovutetaan *tienpitäjän* määräämänä ajankohtana tieosakkaille tai kiinteistön omistajalle sen jälkeen, kun tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken on maantietoimituksessa päätetty ja toimitusta koskevan muutoksenhaun estämättä. Tien luovuttamiseksi voidaan tieosakkaista ja kunnossapidosta osakkaiden kesken määrätä maantietoimituksen kestäessä väliaikaisesti.

57 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde tiesuunnitelman tai 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Jäljempänä 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa *tienpitäjän* osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman tienpitäjän omistukseen, jollei se jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi *tienpitäjän* esi-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

omaisen esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoitamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetty asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitöviranomaisen* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta

Ehdotus

tyksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoitamaa lunastusta koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri maantietoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinöörin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkaa lunastusta uudella toimituksella sitten, kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien lunastusasioiden lisäksi tässä toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

69 §

Yksityistiejärjestelyt

Maantietoimituksessa on tehtävä sellaiset yksityisiä teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen taikka 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädetty asiat.

Yksityistieyhteydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa *tienpitäjän* pyynnöstä ilman erillistä hakemusta. Tällöin 72 §:ssä tarkoitettua korvausta koskeva kysymys ratkaistaan tässä toimituksessa, johon lisäksi sovelletaan, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

74 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus

Jos maantiestä aiheutuu kiinteistölle muuta

kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitoviranomaisen* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitoviranomaisen on haettava viipymättä maantietoimituksen *pitämistä*, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekseksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitoviranomaisen* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä. Vahingon tai haitan ollessa huomattava kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta menetyksestään, että tienpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan. Jollei korvauksesta tai lunastuksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin maantietoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta maantietoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, on korvausasia ratkaistava *tienpitäjän* tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Tienpitäjän on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityinen tie tai katu on muutettu maantiekseksi taikka kun maantie tai liitännäisalue on lakkautettu.

Ennestään olevan maantien tiealueen tai liitännäisalueen taikka suoja- tai näkemäalueen rajan määrittämiseksi voidaan *tienpitäjän* tai kiinteistön omistajan hakemuksesta pitää maantietoimitus. Tällaisessa toimituksessa voidaan määrätä korvaus tien tai liitännäisalueen leventymisen aiheuttamista menetyksistä ja ratkaista 71 §:n 2 momentissa tarkoitettu korvausasia.

Jos ennestään oleva tie käsittää tienpitäjän omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämisestä on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa säädetään lohkomisesta.

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitoviranomaisen suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitoviranomaiselle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitoviranomaisen* maksettaviksi määräytyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitoviranomaiselta* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Maantietoimituksessa tienpitoviranomaisen maksettavaksi määrättyt korvaukset ja edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus.

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitoviranomaisen valittaessa maantie-

Korvausten maksaminen ja korko

Tienpitäjän suoritettavaksi määrättyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen tulee suorittaa kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille maksetaan vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen *tienpitäjälle* siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää *tienpitäjän* maksettaviksi määräytyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa *tienpitäjältä* korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 56 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 56 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 74 ja 75 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen maantietoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

(kumotaan 4 mom.)

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Tienpitäjän valittaessa maantietoimitukses-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpitoviranomaiselle*, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

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

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitoviranomainen vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

Ehdotus

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

81 §

Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa

Maantietoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava *tienpitäjälle*, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

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

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Tienpitäjä vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

6 luku

Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitoviranomainen* saa käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita I momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitoviranomainen* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

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 I momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne

Maantien lakkaaminen

Jos maantietä parannettaessa tie on siirretty uuteen paikkaan eikä tiesuunnitelmassa ole määrätty, että tie entisellä paikallaan edelleen jää maantiekseksi, se tältä osin lakkaa olemasta maantie. Tämän estämättä *tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue* saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa tulee määrätä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen pysytetään. Jollei tällaista määräystä tiesuunnitelmassa ole annettu, alueen käyttö maantietarkoituksiin ja siihen kohdistuva oikeus lakkaa parannetun maantien tultua luovutetuksi yleiseen liikenteeseen.

Kun lakanneen maantien tiealuetta ei enää tarvita I momentissa tarkoitettuihin muihin tietarkoituksiin, *tienpitäjä* lakkauttaa alueen käytön ja siihen kohdistuvan tienpitäjän oikeuden. Tällaisesta alueesta on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään entisestä tiealueesta.

Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä entiselle tiealueelle on tienpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei *hankkeesta vastaava* vie sitä pois vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityiseksi tieksi tai kaduksi ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sanottuun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy yksityisen tien tai kadun pitäjälle maantien lakatessa.

Jos lakkaavaa tai lakkautettavaa maantietä ei tarvita I momentissa mainittuun tarkoitukseen, on tiesuunnitelmassa osoitettava ne

Voimassa oleva laki

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 siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvausta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitoviranomaisen* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä

Ehdotus

toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen tiealueen palauttamiseksi ennalleen. *Hankkeesta vastaavan* tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta lukien.

Oikeus pitää tiealueelle 42 tai 42 a §:n nojalla sijoitettuja rakenteita, rakennelmia ja laitteita pysyvä voimassa *tienpitäjän* myöntämän luvan tai *tienpitäjälle* tehdyn ilmoituksen mukaisesti tiealueen siirtyessä uudelle omistajalle.

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei 88 §:n 1 momentista muuta johdu, siirtyy tienpitäjän omistama lakanneen maantien tiealue tien lakatessa tienpitäjältä korvausta viereiseen kiinteistöön. Asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan, tiealue siirtyy kunnan omistukseen. Tiealueen siirtymisestä kunnan omistukseen asemakaavan tullessa voimaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 93 §:ssä.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös 112 §:n 6 momentissa tarkoitettuja muihin tietarkoituksiin käytettyjä entisiä tiealueita *tienpitäjän* lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakannut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momentin mukaiseksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdollista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tieoikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa entisellä tiealueella käytäessä

Voimassa oleva laki

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

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädetyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitoviranomainen vastaa 1 momentissa tarkoitettun entisen maantien kunnossapidosta valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävään ajankohtaan saakka.

Ennen *tienpitoviranomaisen* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitoviranomainen lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2

Ehdotus

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

93 §

Entinen tiealue yksityisenä tienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omistukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityiseksi tieksi, toistaiseksi käyttää sitä korvauksetta tienään, kunnes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädetyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1 momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityisenä tienä koskevat kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityisistä teistä annetun lain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettun entisen maantien kunnossapidosta *maantien lakkaamista seuraavan kalenterivuoden lokaakuun 1 päivään* saakka.

Ennen *tienpitäjän* kunnossapitovelvollisuuden päättymistä on maantietoimituksessa päätettävä entisen maantien kunnossapidosta tieosakasten kesken. Tarvittaessa siitä voidaan määrätä väliaikaisesti. Tällainen määräys lakkaa olemasta voimassa, kun maantietoimitus on saanut lainvoiman, jollei kunnossapidosta päätettäessä ole sen voimassaolosta toisin määrätty.

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Tienpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tieoikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2

Voimassa oleva laki

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

Ehdotus

momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekin hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, on hyödynsaaja velvollinen korvaamaan *tienpitäjälle* saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Tienpitäjä voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjän oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. *Tienpitäjän* on haettava viipymättä maantietoimituksen 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 *tienpidon yhteistyöalueen tai tienpitäjän* aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Tienpitäjän omistaman tiealueen osan lakkauttamisesta saadun hyödyn korvaamiseen sovelletaan, mitä 95 §:n 3 momentissa säädetään.

Lakkautetulle tiealueen osalle tienpitoa varten rakennettuun tai sijoitettuun sovelletaan, mitä 90 §:n 1 momentissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, *tienpitäjällä* on oikeus luovuttaa tienpitoon tarpeettomia tiealueen osia. Luovuttamiseen sovelletaan, mitä oikeudesta

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

valtion kiinteistövarallisuutta annetussa laissa (973/2002) säädetään.

7 luku

7 luku

Erinäiset säännökset

Erinäiset säännökset

99 §

99 §

Päätöksenteko

Päätöksenteko

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lätkäyttämistä muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Muut tiesuunnitelmat sekä yleissuunnitelmat hyväksyy Liikennevirasto. Jos kunta, maakunnan liitto tai elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat. Jos kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Liikenneviraston kanssa, asia on siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Liikennevirasto voi erityisistä syistä muutenkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.

99 a §

99 a §

Maksut

Maksut

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

Tämän lain mukaisesta luvasta ja ilmoituksesta peritään valtion maksuperustelaissa (150/1992) tarkoitettu maksu. Maksusta säädetään tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

101 §

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Hallinnolliset pakkokeinot

Tienpitoviranomainen voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitoviranomainen voi myös määrätä sen, joka

Tienpitäjä voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Tienpitäjä voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen no-

Voimassa oleva laki

rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. *Tienpitoviranomainen* voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, *tienpitoviranomaisella* on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos *tienpitoviranomaista* estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää taikka estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, *poliisin on annettava tienpitoviranomaisen pyynnöstä virka-apua*.

102 §

Kustannusten periminen

Jos *tienpitoviranomaisella* on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisäänti

Liikennevirasto toimittaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *tienpitoviranomaiselle*. Päätöksen tiedoksi

Ehdotus

jalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. *Tienpitäjä* voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoon, teettämiseen ja keskeyttämiseen sovelletaan muutoin, mitä uhkasakolaissa säädetään.

Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, *tienpitäjällä tai tienpitäjän kanssa tehdyn tienpidon sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalueella* on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos *tienpitäjää tai tienpidon yhteistyöaluetta* estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitetun tutkimustyön suorittaminen, *on poliisin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti*.

102 §

Kustannusten periminen

Jos *tienpidon yhteistyöalueella tai tienpitäjällä* on oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisäänti

Tienpitäjä toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen *tienpidon yhteistyöalueelle*. Päätöksen

Voimassa oleva laki

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 säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpitoviranomaisen tulee lähettää yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Liikenneviraston on lähetettävä ilmoitus yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä kunnalle, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

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

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen

Ehdotus

tiedoksi antamiseksi *tienpidon yhteistyöalueen* on *ilmoitettava päätöksen* ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin *maakunnan ilmoitukset maakuntalain (/)* mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä *tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa* yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

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

104 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Tienpidon yhteistyöalueen tulee lähettää *yleissuunnitelman* ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

Tienpitäjän on lähetettävä ilmoitus *yleissuunnitelman* ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä *asianomaiselle maakunnalle, kunnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle* sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

105 §

Muutoksenhaku

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

Valtioneuvoston yleisistunnon päätökseen

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

(uusi 3 mom.)

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

Tienpitöviranomaisen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla* on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

(uusi 1 mom.)

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

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

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

Tienpitäjän päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, *maakunnalla ja Valtion lupa- ja valvontavirastolla* on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

107 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on

LUONNOS

Voimassa oleva laki

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

Päätöksessä, jonka *tienpitöviranomaisen* antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain *tai sen nojalla* on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee *tienpitöviranomaisen* tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin *kunnalliset* ilmoitukset *kunnassa* julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

(uusi 109 a §)

Ehdotus

lainvoimaisesti ratkaistu.

Yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman hyväksymistä taikka niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimella toisin määrää.

Päätöksessä, jonka *tienpitäjä* antaa 48 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

108 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain *mukaan* on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee *toimivaltaisen viranomaisen* tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin *maakunnan* ilmoitukset julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeetonta. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

109 a §

Poikkeuslupa

Liikennevirasto voi erityisestä syystä myöntää luvan poiketa antamastaan määräyksestä. Poikkeamista ei kuitenkaan saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle.

Poikkeuslupaa on haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä. Poikkeusluvan hakijan on esitettävä selvitys poikkeamisesta aiheutuvista riskeistä ja niiden hallitsemiseksi tarpeellisista keinoista. Liikennevirasto voi asettaa päätöksessä ehtoja ja rajoituksia turval-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

lisuuden ja tien liikenteellisen tai teknisen toimivuuden varmistamiseksi.

(uusi 9 luku)

9 luku

Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset

(uusi 116 §)

116 §

Tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitetut maakunnan tehtävät, joista säädetään tässä laissa, ja niitä hoitava henkilöstö siirtyvät Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista maakuntaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Toimivaltainen maakunta hoitaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä ja käyttää niihin liittyvää toimivaltaa 1 päivästä tammikuuta 2019.

Liikennevirastoon tämän lain mukaan siirtyvät tehtävät, ja niitä hoitava henkilöstö siirtyvät Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Liikennevirastoon 1 päivänä tammikuuta 2019. Liikennevirasto hoitaa tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä ja käyttää niihin liittyvää toimivaltaa 1 päivästä tammikuuta 2019.

(uusi 117 §)

117 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset samoin kuin niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain nojalla kuuluvat maakunnalle, siirtyvät 1

päivästä tammikuuta 2019 lukien maakunnalle.

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat asiat sekä tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet, jotka tämän lain nojalla kuuluvat Liikennevirastolle, siirtyvät 1 päivästä tammikuuta 2019 lukien Liikennevirastolle.

(uusi 118 §)

118 §

Maakuntaan siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tukipalvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta maakuntaan ja maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenhuovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, sovelletaan myös tehtävien ja henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan sekä maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020.

Jos siirtyminen tapahtuu maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakunnan määräysvallassa olevaan yhtiöön tai yhteisöön, siirtyy virkamies työsopimussuhteeseen.

(uusi 119 §)

119 §

Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan Liikennevirastolle siirtyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtymi-

seen Liikennevirastoon sovelletaan valtion virkamieslakia (750/1994).

(uusi 120 §)

120 §

Lisäeläketurva

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain (82/2016) 8 §:n 2 momentissa tarkoitetun lisäeläkeosuuden tasoisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen maakuntauudistuksen johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntauudistuksen johdosta valtiolta maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 perustetun yhteisön palvelukseen siirtyvät säilyttävät oikeuden julkisten alojen eläkelain voimaanpanolain 8 §:n 2 momentin mukaiseen lisäeläkeosuuteen, jos:

1) palvelussuhde täyttää mainitun lain 9 §:n mukaiset yhdenjaksoisuusedellytykset ennen 1 päivää tammikuuta 2019 ja

2) palvelussuhde jatkuu 1 kohdassa mainitussa pykälässä edellytetyllä tavalla yhdenjaksoisena Kevan jäsenyhteisön palveluksessa 1 päivästä tammikuuta 2019.

(uusi 121 §)

121 §

Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset siirtävät maakunnalle tässä laissa tarkoitettujen maakunnan tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2019. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunnille siirtyy 1 päivänä tammikuuta 2019 tässä laissa tarkoitettuja maakunnan tehtäviä koskevaan toimintaan liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta yhtä useammalle maakunnalle, omaisuus siirtyy maakunnille tehtävien siirtymistä vastaavassa suhteessa, elleivät valtio ja maakunnat toisin sovi. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

Maakunta voi käyttää Senaattikiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamien puutejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2022.

(uusi 122 §)

122 §

Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten on tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 121 §:ssä tarkoitetuista irtaimesta omaisuudesta ja sopimuksista. Selvitykset on tehtävä viimeistään xx päivänä xxxxkuuta 2018.

Maakunta voi pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Jos maakunta katsoo, että 1 momentissa tarkoitettun selvityksen mukaan maakunnan hallintaan siirtyvät toimitilat, irtaimisto ja sopimukset eivät turvaa tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämistä alueella, maakunnan on neuvoteltava valtion kanssa.

Valtion on täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019, jos 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, siirtyvässä irtaimessa omaisuudessa tai sopimuksissa on tapahtunut

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitettun selvityksen antamisen jälkeen ja mikäli maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi.

(uusi 123 §)

123 §

Maakunnan päätös

Maakuntavaltuusto käsittelee edellä 122 §:ssä säädetyn selvityksen ja päättää sen perusteella 121 §:ssä säädetystä sopimuksista ja irtaimen omaisuuden siirtymisestä maakunnalle ja maakunnan vastuulle.

(uusi 124 §)

124 §

Valtion valitusoikeus

Mikäli valtio on tyytymätön 123 §:ssä tarkoitettuun maakunnan päätökseen, se voi hakea siihen muutosta hallinto-oikeudelta. Valtion puhevaltaa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö. Valitukseen sovelletaan muutoin, mitä hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Maakunnalla on oikeus järjestää vastuullaan olevia tämän lain mukaan valtiolta maakunnalle siirtyviä palveluja valtion hallinnoimissa toimitiloissa sekä käyttää palvelujen ja muiden tehtävien järjestämiseen tarvittavaa, valtion omistamaa tai hallinnassa olevaa irtaimistoa siihen saakka, kunnes hallinto-oikeuden päätös asiassa on lainvoimainen.

(uusi 125 §)

125 §

Omaisuusjärjestelyjä koskevat kirjaukset valtion kirjanpidossa

Edellä 121 §:ssä tarkoitettun omaisuuden poistuminen kirjataan valtion kirjanpidossa omaa pääomaa vastaan.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi 126 §)

126 §

Valtion takaus

Valtioneuvosto voi päättää vastavakuutta vaatimatta, mutta muuten määräämillään ehdoilla, omavelkaisen valtiontakauksen myöntämisestä 122 §:ssä tarkoitettussa selvityksessä esitettyjen sitoumusten sekä niihin liittyvien koron- ja valuutanvaihtosopimusten sekä muiden vastaavien suojausjärjestelyjen ja sopimuksissa sovittujen korkojen ja muiden ehtojen täyttämisen vakuudeksi.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja takauksia voi olla voimassa enintään eduskunnan valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä myöntämän valtuuden mukainen määrä.

(uusi 127 §)

127 §

Ilmoitus velkojille ja sopimosapuolille

Maakunnan on viimeistään xx päivänä xxxkuuta 2018 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimosapuolille.

Sopimosapuolilla on oikeus irtisanoa sopimus päättyään 31 päivänä joulukuuta 2018. Irtisanomisesta on ilmoitettava maakunnalle viimeistään xx päivänä xxxkuuta 2018.

(uusi 128 §)

128 §

Maakunnan vuokrasopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle

Maakunnan on siirrettävä toimitilojen vuokrasopimukset maakuntien yhdessä omistamalle, tätä tarkoitusta varten perustetulle palvelukeskukselle, josta säädetään maakuntalain 16 luvussa. Maakunnan tulee päättää sopimusten siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät 1 momentissa tarkoitettun palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2019.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi 129 §)

129 §

Omaisuu den saanto

Edellä 121 §:ssä tarkoitettu irtain omaisuus siirtyy maakunnalle tämän lain nojalla. Edellä 122 §:ssä tarkoitettu selvitys sekä 123 ja 129 §:ssä tarkoitettu päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa.

(uusi 130 §)

130 §

Väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen

Maakuntalain ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantuloa annettun lain 7 – 9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaantettavaan lainsäädäntöön.

Mitä mainitun lain 9 §:ssä säädetään väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeudesta, koskee myös liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetussa laissa tarkoitettun kehittämis- ja hallintokeskuksen hallussa olevia tietoja.

(uusi 131 §)

131 §

Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset

Päätökseen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, haetaan muutosta tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja rat-

LUONNOS

Voimassa oleva laki

(uusi 132 §)

Ehdotus

kaistaan tämän lain mukaisesti.

132 §

Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät 15 i §:ssä tarkoitetun sopimuksen ensimmäisen kerran siten, että hyväksyty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 30 päivänä elokuuta 2018. Maakuntien on varattava liikenne- ja viestintäministeriölle tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kuusi viikkoa ennen sen hyväksymistä.

Tämä laki tulee voimaan XX päivänä XXXXXkuuta 20XX.

Liikenne- ja viestintäministeriön ennen tämän lain voimaantuloa tekemä voimassa olevan lain 4 §:n 3 momentin mukainen päätös valtakunnallisesti merkittävistä runkoteistä vastaa tämän lain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua päätöstä valtakunnallisesti merkittäväs-
tä runkoverkosta.

Yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, jonka laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Kuitenkin yleissuunnitelmaan ja tiesuunnitelmaan, joka toimitetaan Liikenneviraston tai liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi tämän lain voimaantulon jälkeen, sovelletaan tämän lain hankearviointia ja soveltuvin hyväksymismenettelyä koskevia säännöksiä.