

Kaupunginhallitus 26.05.2025 § 159

§ 159

Lausunto väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta

Valmistelijat / lisätiedot:
Kaitanen Susanna
Golovine Daniel
Lehikoinen Juhani
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Puhelinnumero 09 816 21

Päätösehdotus

Esittelijä
Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus antaa liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon:

Espoo toteaa väylän suunnittelusta vastaavan tahon tutkimusoikeuteen liittyen tärkeäksi huolehtia oikeusturvajärjestelyiden riittävydestä ja muiden perusoikeuksien toteutumisesta mukaan lukien kaupungin tai kunnan kuuleminen. Lisäksi tutkimusoikeuden toteuttamisessa on huolehdittava ympäristönäkökulmista, eli miten ja milloin tutkimukset on luontoarvoja heikentämättä mahdollista suorittaa.

Arviomuistiossa käsitellään myös sitä, voidaanko tie- tai ratasuunnitelman laatiminen aloittaa ja aloituskuulutus tehdä ennen yleissuunnitelman hyväksymistä. Suunnitteluvaiheiden rinnakkaista edistämistä puoltaa suunnitteluvaiheiden joustava edistäminen rinnakkain erityisesti tapauksissa, joissa on tarve edetä ripeästi. Espoo kannattaa tätä joustavuuden lisäämistä.

Ratalain 5 §:n 2 momentin 6 kohdan mukaan rautatiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa rautatien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että huomioidaan alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö. On nähtävissä epävarmuuksia meluntorjunnan menettelyissä, joissa suunnitteluvaiheissa ei huomioida riittävässä määrin tulevaa maankäyttöä. Tämän voi laajentaa koskemaan myös kiinteistökohtaista meluntorjuntaa.

Esimerkiksi Länsirata Oy:n suunnittelussa asia on suunniteltu ratkaistavaksi siten, että kiinteistökohtaiset toimenpiteet haitankorvauksina toteutettaisiin kertaluonteisina toimenpiteitä hankkeen toteuttajan toimesta, ja vastuu meluntorjuntarakenteista olisi jatkossa kiinteistönomistajalla.

Toteutuksessa jää epäselväksi tulevien kiinteistöjen oikeudellinen asema suhteessa meluntorjuntaan. Riskinä on, että kiinteistökohtainen meluntorjunta menettelynä voi tuottaa näennäisesti edullisen ratkaisun suhteessa nykyiseen, olemassa olevaan maankäyttöön. On arvioitava, onko menettelyssä riittävästi mukana varautuminen tuleviin kiinteistöihin tai maankäyttöön, tai onko ratkaisujen kustannustehokkuuden arviointi tehty riittävillä, myös tulevan, näköpiirissä olevan maankäytön tiedoilla. Perusperiaatteena on, että kiinteistönomistajia on meluntorjunnan

ratkaisuissa ja koskien tarvittavaa suojan tasoa kohdeltava tasapuolisesti, ja meluntorjunnan kustannustehokkuus toteutuu myös pidemmällä aikajänteellä.

Tunneliturvallisuudirektiivin soveltamisesta TEN-T –tieverkon ulkopuolella oleviin tunneleihin tulisi tehdä vaikutusarvioita, tuoko direktiivin noudattaminen lisähyötyä suhteessa toimenpiteisiin, jotka jo muutoin tulee tunneliturvallisuuden vuoksi toteuttaa.

Espoon kaupunki toivoo, että CER-direktiivin vaikutuksia kaupunkien rooliin ja asemaan, sekä toimivaltuuksiin selkeytettäisiin.

Ratalain 26.3 §:n mukaan ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta. Käytännössä neljän vuoden määräaika on osoittautunut lyhyeksi, etenkin kuin erilaiset selvitystarpeet ja esimerkiksi lupa-asiat vievät aikaa. Espoon kaupunki kannattaa ratalain sääntelyn yhdenmukaistamista LjMTLK:n sääntelyn kanssa poistamalla neljän vuoden määräaika. Tämä toimenpide esitetään kiireelliseksi.

Pidämme yhteismenettelyn kehittämistä YVA-menettelyyn ja tie- ja ratasuunnitteluun hyvänä tavoitteena. Yhteismenettely voi luoda merkittäviä hyötyjä ja sujuvoittaa ja selkeyttää menettelyprosessia.

Pidämme Väyläviraston esitystä LjMTL:ään ja ratalakiin lisättävistä säännöksistä tarpeellisenä lisäyksenä väylälakeihin. Väyläviraston säännösten nojalla Väylävirasto ja ELY-keskukset voisivat salassapitosäännösten estämättä luovuttaa tiealuetta sekä rautatietä koskevia erityyppisten infrahankkeiden suunnittelua ja rakentamista varten välttämättömiä tietoja. Tämä lisäys helpottaisi sekä sujuvoittaisi infra- ja kaupunkikehityshankkeiden suunnittelua, erityisesti tiealueiden ja rautateiden läheisyydessä. Myös esim. hankeyhtiön olisi perusteltua luovuttaa tarpeellisia tietoja kunnan suunnittelijoille ongelmitta.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Arviomuistion keskeinen sisältö

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut arviomuistion, jossa tarkastellaan väylälakien - eli ratalain (110/2007) ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) - ajankohtaisia muutostarpeita. Muistiossa arvioidaan lakien nykytilaa ja kehittämiskohteita, joita on tunnistettu erityisesti Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston soveltamiskäytännöissä. Keskeisinä tarkastelun kohteina ovat yksityisraiteita koskeva sääntely, sekä tutkimusoikeuksia ja kiinteistökohtaista meluntorjuntaa koskevat sääntelytarpeet.

Lisäksi muistiossa käsitellään väylälakien päivitystarpeita EU-sääntelyn pohjalta, erityisesti TEN-T-asetuksen ja tunneliturvallisuudirektiivin osalta. Myös muuttunut turvallisuusympäristö korostaa varautumista ja häiriötilanteiden sääntelyä. Arviomuistio sisältää myös lyhyen katsauksen muihin mahdollisiin lainsäädäntötarpeisiin.

Kokonaisuutena muistiossa tunnistetaan, että väylälainsäädäntö kaipaa päivitystä käytännön soveltamisen, yhteiskunnallisen kehityksen, EU:n sääntelyvaatimusten ja perustuslain näkökulmasta. Useat ehdotetut muutokset vaativat vielä jatkoselvityksiä, mutta sekä ratalain että liikennejärjestelmälaista annetun lain uudistamistarve on selkeästi olemassa.

Lausuntopalautetta pyydetään muistiossa esitetyistä muutostarpeista, niiden merkityksestä ja mahdollisesta kiireellisyydestä. Lisäksi toivotaan palautetta muista mahdollisista väylälakien muutostarpeista.

Tutkimusoikeudesta säädetään ratalain 9 §:ssä ja LjMTL 16 §:ssä. Tutkimusoikeudella tarkoitetaan väylän suunnittelusta vastaavan tahon oikeutta liikkua toisten kiinteistöillä ja tehdä siellä tutkimuksia, mittauksia ja muita toimenpiteitä suunnitelmien laatimista varten. Suunnitelmien laatimisen aikana tutkimusoikeus kohdistuu nykyisellään suunnittelualueeseen (ratalaki) tai tarkemmin määrittelemättömiin kiinteistöihin (LjMTL). Tutkimukset, joita tutkimusoikeuden nojalla käytännössä tehdään, ovat esimerkiksi erityyppiset pohjatutkimukset; kairaukset, näytteenotot ja pohjavesiputkien tai inklinometrien asentaminen. Suunnitteluvaiheiden edetessä tutkimuksia tehdään enemmän ja tiheämmin sekä osittain leveämmällä alueella väylän pituussuuntaan nähden. Tutkimusoikeus on molemmissa laeissa kytketty päätökseen aloittaa yleissuunnitelman, tiesuunnitelman tai ratasuunnitelman laatiminen. Tarve maastotutkimusten tekemiseen ei rajaudu yleis-, tie- tai ratasuunnitteluvaiheisiin. Nykytilanteessa rakentamissuunnittelua varten tarpeellisia tutkimuksia on mahdollista tehdä lakisääteisten suunnitelmien valmistumisen jälkeen ennen haltuunottoa vain, jos kyseessä olevien alueiden omistajien kanssa päästään asiassa sopimukseen. Lisäksi tutkimusoikeuden ajalliseen ulottuvuuteen ei ole otettu kantaa, mikä on koettu ongelmalliseksi omaisuudensuojaan liittyvien perusoikeuksien kannalta.

Nykytilaan ongelmien ratkaisemiseksi tarkoituksenmukaisena vaihtoehtona voitaisiin arviomuistion mukaan pitää sitä, että lisätään väylälakeihin säännökset koskien tutkimusoikeutta rakentamissuunnitteluvaiheessa sisältäen myös tilanteet, joissa tie- tai ratasuunnitelmaa ei ollenkaan laadita. Vaihtoehtona suoraan lakiin perustuvalle tutkimusoikeudelle on tutkimuslupamenettely. Yksityisraiteisiin liittyen (esim. Länsirata) mahdollista voisi olla myös yksityisraiteiden tai niiden rataverkonhaltijoiden luokittelu siten, että merkittäviä julkiseen liikenteeseen tarkoitettuja yksityisraideyhteyksiä ja perinteisiä yksityisraiteita koskee osin eri sääntely.

Arviomuistiossa käsitellään myös mahdollista tilannetta, jossa hankeyhtiön yksityisraiteena suunnittelema ja rakentama rautatie myöhemmin liitetään osaksi valtion rataverkkoa. Nähdään perustelluksi yksityisraiteiden luokittelu (merkittäviin) julkista liikennettä palveleviin yksityisraiteisiin ja muihin. Merkittäviin yksityisraiteisiin sovellettaisiin ratalain säädöksiä siten laajemmin.

Tunneliturvallisuusdirektiiviä sovelletaan kaikkiin Euroopan laajuisen tieverkon (TEN-T-tieverkko) yli 500 metrin pituisiin käytössä, rakenteilla tai suunnitteluvaiheessa oleviin tunneleihin. Tietunnelimääräystä sekä ohjeita sovelletaan käytännössä suunnittelussa, toteutuksessa sekä ylläpidossa kaikissa Suomen yli 100 metriä pitkissä tunneleissa, ei vain direktiivin soveltamisalaan kuuluvissa tunneleissa. Traficomien ohjeen mukaan kaikki yli 250 metriä pitkät tunnelit liitetään tieliikenteen ohjaus- ja hallintakeskukseen.

Sääntely on todettu puutteelliseksi etenkin koskien tietunnelien turvallisuudesta vastaavien tahojen tehtävien sekä niihin liittyvien velvollisuuksien, oikeuksien ja toimivallan määrittelyä laintasolla perustuslain vaatimukset huomioon ottaen.

Varautumista ja häiriötilanteita koskevaa sääntelyä väylälaeissa ohjaa CER-direktiivi (Critical Entities Resilience Directive), joka asettaa useita vaatimuksia, jotka on suunniteltu vahvistamaan yhteiskunnan kriittisten toimijoiden ja infrastruktuurien häiriönsietokykyä. Kriittisille toimijoille kohdistuu vaatimuksia toteuttaa teknisiä, organisatorisia ja turvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä häiriöiden estämiseksi, niistä toipumiseksi ja niiden vaikutusten lieventämiseksi. Toimijoiden on laadittava häiriönsietokykyä koskeva suunnitelma, joka sisältää toimenpiteet ja vastuuhenkilöt häiriöiden hallinnassa. Myös julkishallinto sisältyy direktiivin liitteessä nimettyihin toimialoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa 1.6.2025 mennessä. Lausuntopyyntö ja arviomuistio löytyvät ositteesta <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=0a46b53d-7a51-4f54-91e5-bf56ee69ecbf>

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Lausuntopyyntö 16.4.2025 väylälakien muutostarpeiden arviomuistiosta, VN99042025
- Arviomuistio Liikenne- ja viestintäministeriö