9.1.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 290/2022 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain 74 §:n muuttamiseksi

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle on annettu 17 kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain 74 §:n muuttamiseksi (HE 290/2022 vp). Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö (OM), Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto, Huoltovarmuuskeskus (HVK), Länsi Suomen maakuntien liitot (Etelä-Pohjanmaan liitto, Hämeen liitto, Keski-Suomen liitto, Pirkanmaan liitto, Pohjanmaan liitto ja Satakuntaliitto), Varsinais-Suomen liitto, Suomen Kuntaliitto, VR-Yhtymä Oy, Suomi-rata Oy, Turun Tunnin Juna Oy, Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry, Keskuskauppakamari, Lapin Kauppakamari, Teknologiateollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Satamaliitto ry ja Suomen Vesitiet ry.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

1.Laki eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä – Smart TEN-T-direktiivin täytäntöönpano

Soveltamisala

Lain soveltamisalaan suhtaudutaan pääosin myönteisesti ja sitä pidetään perusteltuna (mm. Traficom, Väylävirasto, HVK, Teknologiateollisuus). Lausunnoissa todetaan kuitenkin, että lain soveltamisalaan kuuluvat hankkeet ovat Suomessa harvinaisia (Väylävirasto, ITS Finland). Esiin tuodaan, että suuret ratahankkeet, Turun Tunnin juna, Suomirata ja Itärata, kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Myös muiden kuin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden nopeaa ja joustavaa etenemistä korostetaan (SKAL, Lapin kauppakamari).

Teknologiateollisuus ry suhtautuu kriittisesti hankkeen esisuunnitteluvaiheessa tehtävän ympäristövaikutusten arvioinnin sisältymiseen asetettuun määräaikaan. Suomi-rata Oy tuo puolestaan esiin, että esityksen ulkopuolelle jäävät maankäyttöprosessi ja oikeuskäsittely ovat kuitenkin useimmiten syynä pitkittyneisiin projekteihin ja kustannusten nousuihin.

Suomen Satamaliitto ry katsoo, että toimeenpano ei esitetyssä soveltamisala-laajuudessaan tarjoa satamien näkökulmasta lisähyötyä niihin asioihin, jotka ovat erityisen ajankohtaisia toimialalla: mm. digitalisaatio, älykäs infrastruktuuri ja liikenteen energiamurroksen fasilitoiminen. Satamaliitto esittää, että lain soveltamisalaan lisätään TEN-T -asetuksen artiklat 31 (Telemaattiset sovellukset) sekä 33 (Uudet teknologiat ja innovointi) vauhdittamaan Suomen liikennesektorille merkityksellisten

hankkeiden toteuttamista. Satamaliitto on toimittanut yhdessä Keskuskauppakamarin kanssa laatimansa ehdotuksen 2 §:n muutokseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Satamaliiton muutosehdotuksen mukaan lain soveltamisalaa laajennettaisiin koskemaan myös kaikkia hankkeita, jotka koskevat yksinomaan TEN-T-asetuksessa tarkoitettuja telemaattisia sovelluksia, uusia teknologioita ja innovointiin liittyviä hankkeita. Ehdotettu muotoilu ei rajaisi soveltamista TEN-T-verkkoon tai rajoittaisi hankkeiden kokoa. Ministeriö toteaa, että direktiivin mukaan soveltamisalaa voidaan laajentaa koskemaan vain TEN-T-asetuksen mukaisen ydin- tai kattavan verkon hankkeita, ei mitä tahansa liikennehankkeita. Kyse voisi lisäksi edelleen olla vain liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, mukauttamiseen tai muuttamiseen liittyvistä hankkeista. Lain soveltamisala on lisäksi rajattu 2 §:n 2 momentissa tarkoitetuihin menettelyihin, jotka ovat pääosin ympäristöllisiä lupa- ja hyväksymismenettelyitä.

Ministeriö toteaa, että ehdotettu soveltamisalan laajennus voisi lisätä hankkeita, joihin neljän vuoden viranomaisemenettelyiden enimmäiskestoa sovellettaisiin. Laajennus voisi siten lisätä etenkin nimetyn viranomaisen Traficomin työmäärää verrattuna hallituksen esityksestä jo aiheutuvaan työmäärän lisääntymiseen. Virastolle ei ole esitetty lisämäärärahaa Smart TEN-T-direktiivistä johtuvien uusien tehtävien hoitamiseksi. Laajennus vaikuttaisi myös muiden viranomaisten toimintaan ja muiden asiaryhmien käsittelyyn viranomaisissa tämän lain mukaisten hankkeiden mahdollisen priorisointitarpeen vuoksi. Lakiehdotuksen 2 §:n 2 momentissa tarkoituista menettelyistä vastaavia viranomaisia ovat esimerkiksi kunnat, Traficom, ELY-keskukset ja aluehallintovirastot. Satamaliiton valiokunnalle antamassaan lausunnossa ehdottamaa laajempaa soveltamisalaa ei nostettu esiin esityksen valmistelussa esimerkiksi lausuntokierroksen aikana, eikä sen vaikutuksia ole arvioitu.

Hallituksen esityksessä todetulla tavalla sitovien määräaikojen säätäminen hallinnollisille menettelyille on Suomen oikeusjärjestelmässä poikkeuksellinen ratkaisu. Neljän vuoden määräaika saavutetaan lisäksi jo nykyisin suurimmassa osassa hankkeita, eikä määräaikasääntelyn laajentamisesta siten olisi erityistä hyötyä suurimmalle osalle hankkeista. Lupamenettelyiden ja muiden hallinnollisten menettelyiden kokonaisuuden ja keston hallinta on usein haastavaa etenkin suurten hankkeiden kohdalla. Edellä mainitun sekä suuriin hankkeisiin kohdistuvan erityisen yhteiskunnallisen intressin perusteella hallituksen esityksessä on päädytty esittämään, ettei soveltamisalaa kansallisesti laajennettaisi direktiivin edellyttämästä. Tiettyjen hankkeiden asettamista muiden hankkeiden edelle määräaika- tai etusijasääntelystä johtuen on myös tarkasteltava perustuslaissa turvatun ja hyvän hallinnon perusteisiin kuuluvan yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei tunnista, että Satamaliiton tarkoittamiin telemaattisiin sovelluksiin, uusiin teknologioihin tai innovointiin liittyviin hankkeisiin tällä hetkellä kohdistuisi erillisiä rakentamiseen liittyviä lupamenettelyjä. Infrastruktuurin käyttämiseen ja muuhun toiminnan harjoittamiseen liittyvät luvat ja muut hallinnolliset menettelyt eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan. Liikenteen käyttövoimien muutoksiin kohdistuvat hankkeet puolestaan voivat edellyttää soveltamisalassa mukana olevia ympäristöllisiä lupia. Epäselväksi siten jää, mikä soveltamisalan laajennuksen hyöty olisi.

Liikenteen ja logistiikan digitalisaatiokehitystyötä ja mm. satamien datan jakamisen ratkaisuja kehitetään hallinnonalalla laajassa sidosryhmäyhteistyössä ja mm. Fintrafficin liikenteen dataekosysteemissä. Liikenteen digitalisaatio on myös osa valtioneuvoston uuden digiministeriryhmän koordinoitua johtamis- ja valmistelutyötä, jonka ohjaamana

eduskunnalle on annettu lokakuussa selonteko Suomen digitaalisesta kompassista. Digikompassi on vuoteen 2030 ulottuva kansallinen strateginen etenemissuunnitelma digitalisaatiokehityksestä. Digikompassille laadittavan toimeenpanosuunnitelman lisäksi kohdennettuja investointi- ja kehittämistarpeita liikenteen digitalisaatioon toteutetaan osana Liikenne 12-suunnitelman täytäntöönpanoa.

Osa Satamaliiton tarkoittamista hankkeista voi mahdollisesti myös kuulua eräiden vihreän siirtymän hankkeiden väliaikaisesta etusijasta aluehallintovirastojen lupakäsittelyssä ja hallintotuomioistuimissa 1.1.2023 voimaantulleen sääntelyn soveltamisalaan. Mainittu sääntely koskee muun muassa merituulivoimalaa ja siihen liittyviä vesitaloushankkeita sekä uusiutuvaan energiaan tai sähköistämiseen perustuvia fossiilisten polttoaineiden tai raaka-aineiden käyttöä korvaavia teollisuuden hankkeita (HE 128/2022 vp).

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei Satamaliiton esitys anna aihetta muuttaa esitystä. Ministeriön näkemyksen mukaan myöskään muut huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen. Direktiivi edellyttää ympäristövaikutusten arviointimenettelyn sisällyttämistä menettelyn soveltamisalaan. Esityksessä on pyritty huomioimaan menettelyn sijoittuminen varhaiseen suunnitteluvaiheeseen ja rajattu soveltaminen siksi ainoastaan arviointiselostusta koskevaan vaiheeseen. Lisäksi direktiivissä on nimenomaisesti suljettu menettelyn ulkopuolelle maankäytön suunnittelu.

Määräaika ja menettely

Lausunnonantajat pitävät hyvänä tavoitetta joustavoittaa ja nopeuttaa TEN-T-verkon hankkeiden etenemistä. Myös esitettyä määräaikasääntelyä kannatetaan ja pidetään tärkeänä tai perusteltuna. (mm. Länsi-Suomen maakuntien liitot, Varsinais-Suomen liitto, Keskuskauppakamari, Lapin kauppakamari, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Teknologiateollisuus, ITS Finland ry, Suomirata Oy, Turun Tunnin Juna Oy, VR Yhtymä Oyj).

Lausunnoissa pidetään tärkeänä sitä, että lupamenettelyt ovat nopeita, ennakoitavia ja selkeitä, ja katsotaan, että menettelyiden määräaikaa koskeva säännös ja merkittävien hankkeiden priorisointi parantaa hankkeiden tehokasta ja tarkoituksenmukaista läpivientiä sekä toisi ennustettavuutta kustannusten hallintaan. Hallinnollisten prosessien joutuisuus on tärkeä jo suunnitelmien rajallisen voimassaolon vuoksi. Esiin tuodaan myös se, että viranomaiskäsittelyjen kesto Suomessa on jo nykyisin hyvällä tasolla, ja yhdytään esityksen arvioon siitä, että neljän vuoden määräaika tulisi soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden osalta pääosin olemaan riittävä. Myös muiden kuin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden nopeaa ja joustavaa etenemistä korostetaan. Uuden menettelyn vaikutukset arvioidaan myönteisiksi, joskin esimerkiksi Väylävirasto arvioi, että soveltamisalarajauksesta johtuen vaikutus väylähankkeille kokonaisuutena lienee vähäinen.

Kuntaliitto toteaa, että ehdotetut peruslähtökohdat ovat yleisesti ottaen kannatettavia, mutta että esityksessä on seikkoja, jotka voivat aiheuttaa yksittäisille kunnille kohtuuttomia kustannuksia ja hallinnollisia vaikutuksia. Se katsoo, että määräaikasääntelyn toteuttamistapa on ongelmallinen, sillä hankkeen toteuttajan ei edellytetä panevan vireille kaikkia menettelyitä yhtä aikaa eikä tämä ole mahdollistakaan. Kuntaliitto tuo muun ohella esiin, että kunnan tosiasiallinen mahdollisuus sopia määräajoista tai noudattaa niitä on tapauskohtaista. Sinänsä Kuntaliitto pitää kannatettavana, että laissa säädettäisiin menettelyiden käsittelyaikojen koordinoinnista, mutta katsoo, että käsittelyajoista ei ole mahdollista sopia sitovasti. Kuntaliiton mukaan laissa tulisi tunnistaa määräaikasääntelyssä kuntien asema menettelyn kokonaiskeston kannalta asiaa usein viimeiseksi käsittelevinä viranomaisina ja varmistaa kuntien mahdollisuudet suorittaa tehtävänsä kokonaismääräajan puitteissa sekä varmistaa se, että määräajan ylittämisestä tilanteissa, joissa kunta ei siitä riippumattomista

syistä ole voinut suoriutua tehtävissään säädettävän lain mukaisessa 4 vuoden kokonaismääräajassa, ei voi seurata virkavastuuta.

Oikeusministeriön (OM) mukaan hieman epäselväksi jää, mitä lakiehdotuksen 7 §:n 2 momentin vaatimukset tarkoittava varsinaisten substanssilakien menettelyiden osalta, mutta asiaa on avattu säännöskohtaisissa perusteluissa, joiden mukaan kokonaiskestoa koskevalla säännöksellä ei voida sivuuttaa asianosaisten ja muiden tahojen perustuslakiin ja EU:n oikeuteen kiinnittyviä menettelyllisiä oikeuksia. OM katsoo lakiehdotuksen 12 §:ää (ohjeistus) koskien, että tämän tyyppisissä tilanteissa hallintolain 8 § olisi riittävä.

Teknologiateollisuus katsoo, että määräyksenantovaltuutta Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoituksen sisällytettävistä tiedoista tulisi täsmentää tai muuttaa valtuus asetuksenantovaltuudeksi, jottei se johtaisi tarpeettoman yksityiskohtaisten tietojen vaatimuksiin hankkeiden alkuvaiheessa.

> **Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Ministeriö toteaa, että direktiivin täytäntöönpanossa on pyritty mahdollisimman hyvin suomalaiseen järjestelmään sopivan ja kaikkien osapuolten kannalta mahdollisimman tehokkaan ratkaisun löytämiseen. Mallina on osin käytetty uusiutuvan energian tuotantolaitosten lupamenettelyistä ja eräistä muista hallinnollisista menettelyistä annetun lain (1145/2020) määräaikasääntelyä, joka niin ikään on EU-taustaista.
>
> Hankkeen toteuttajan kannalta on yleensä järkevää edetä eri menettelyissä vaiheittain, eikä kaikkia menettelyitä olisi edes mahdollista panna vireille samanaikaisesti. Huomioiden lisäksi lupamenettelyiden nykyiset kestot, esityksen valmistelussa ei ole pidetty tarpeellisena edellyttää kaikkien hankkeen edellyttämien menettelyiden yhtäaikaista vireillepanoa tai säädetty erillisistä uusista vaiheista. Hallituksen esityksessä luonnosvaiheessa olleet viittaukset virkavastuuseen on jatkovalmistelussa Kuntaliiton lausunnon johdosta poistettu. Lisäksi lakiehdotuksen 7 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa on mm. selkeytetty, että laissa ei velvoitettaisi viranomaisia tekemään sitovia sopimuksia keskenään. Pykälän säännöskohtaisissa perusteluissa on niin ikään tunnistettu se, että viimeinen vireille tuleva menettely voi usein olla kunnan rakennusvalvonnan toimivaltaan kuuluva lupa-asia ja tuotu esiin, että tilanteissa, joissa toimivaltaisilla viranomaisilla ei vireilletulon myöhäisestä ajankohdasta johtuen käytännössä ole mahdollisuutta edistää määräajassa pysymistä yhteistyössä muiden viranomaista kanssa, asianmukaisen käsittelyn turvaamiseksi voi olla tarpeen pidentää neljän vuoden määräaikaa, mitä koskevan hakemuksen Traficomille voisivat tehdä myös toimivaltaiset viranomaiset. Ministeriö katsoo, että Kuntaliiton lausunto ei anna aihetta muuttaa esitystä.
>
> Lakiehdotuksen 7 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa on OM:n esitysluonnoksesta aiemmin antama lausunto huomioiden avattu 2 momentin ja substanssilakien sekä perustuslakiin ja EU-oikeuteen kiinnittyvien menettellyllisten oikeuksien suhdetta. Niitä olisi edelleen noudatettava. Yleisluontoista ohjeistusta koskevan 12 §:n osalta liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että pykälästä poistettiin valmistelussa OM:n lausunnon perusteella neuvontaa koskeva toinen momentti. Direktiivin edellyttämän yleisluonteisesta ohjeistuksesta säätämistä pidettiin kuitenkin tarpeellisena viranomaisten tehtävien selkeyden kannalta.
>
> Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että lakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin valtuus Liikenne- ja viestintävirastolle antaa tarkempia määräyksiä ilmoituksessa annettavista tiedoista on hallituksen esityksen suhdetta perustuslakiin käsittelevässä osiossa todetuin perustein riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen sekä säädöstason kannalta asianmukainen ja perustuslain 80 §:n 2 momentin vaatimukset täyttävä. Kyseisen

pykälän mukaan viranomainen kuin tasavallan presidentti, valtioneuvosto tai ministeirö 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. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Valtuus liittyy perustuslain edellyttämällä tavalla *määrättyihin asioihin* eli käytännön ratkaisuihin ja teknisempiin menettelyn yksityiskohtiin, joita koskevat perussäännökset sisältyisivät lakiin. Erityinen syy määräyksenantovaltuuden antamiseen Liikenne- ja viestintävirastolle liittyy sääntelyn kohteena olevan menettelyn erityispiirteisiin sekä siihen, että määräyksenantovaltuus liittyy kiinteästi Liikenne- ja viestintäviraston tehtävään hankkeen toteuttajien yhteyspisteenä. Määräyksenantovaltuus sisältää myös ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Lakiehdotuksen mukaan ilmoitukseen on sisällytettä ovat kuvaus hankkeesta, hankkeen kustannusarvio ja tieto hankkeeseen liittyvistä päättyneistä ja vireillä olevista hallintomenettelyistä, mitä määräyksellä olisi mahdollista vain tarkentaa. Säännöskohtaisten perusteluiden mukaan määräys voisi koskea erityisesti sitä, mitä hankkeen kuvaukselta ilmoituksessa edellytettäisiin. Perusteluiden mukaan kuvaus voi sisältää esimerkiksi hankkeen ominaisuuksiin, suunniteltuihin toimenpiteisiin ja sijaintipaikkaan liittyviä tietoja. Keskeistä on, että Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoitukseen sisältyvien tietojen perusteella päättää määräajan laskennan alkamisesta eikä tarkoitus siten ole edellyttää tarpeettoman yksityiskohtaisia tietoja hankkeiden alkuvaiheessa.

Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

Nimetty viranomainen, muut viranomaiset ja viranomaisten resurssit

Lausunnonantajat kannattavat yhden kansallisen viranomaisen nimeämistä yleisesti ja tehtävän antamista Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille (mm. Traficom, HVK, Teknologiateollisuus, Lapin kauppakamari).

Lausunnoissa todetaan, että lupamenettelyiden toteuttaminen direktiivin vaatimusten mukaisessa aikataulussa edellyttää viranomaisilta hyvää yhteistyötä. Lausunnontajat katsovat ja toivovat, että tämä yhteistyö, ennakkoneuvottelumenettely ja nimetyn viranomaisen ohjaus ja neuvonta voivat osaltaan edistää suurten hankkeiden lupamenettelyiden yhteensovittamista (Traficom, Väylävirasto, Teknologiateollisuus).

Usea lausunnonantaja kiinnittää huomiota Traficomin, ELY-keskusten ja lupaviranomaisten sekä tuomioistuinten riittävien resurssien varmistamiseen (HVK, Länsi-Suomenmaakuntien liitot ja Turun Tunnin Juna Oy). Turun Tunnin Juna Oy toteaa lisäksi, että kansalliseksi viranomaiseksi nimettävän Traficomin itsenäinen ja riippumaton toiminta tulisi varmistaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutostarvetta lakiehdotukseen.

2. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muutokset

Lausunnonantajat suhtautuvat pääosin myönteisesti esitettyihin muutoksiin maanteiden toiminnallisen luokitukseen liittyvän päätöksenteon osalta (Traficom, Väylävirasto, HVK, Kuntaliitto, ITS Finland, Teknologiateollisuus).

Liikennehallinnon virastot pitävät menttelytapaa käytännöllisenä ja toimivana sekä riittävän joustavana sekä korostavat sen tärkeyttä, että teiden parantamishankkeissa toiminnallisesta luokasta voidaan päättää osana tiesuunnitelmaprosessia (Väylävirasto,Traficom). Esityksessä mainittua

valmisteluyhteistyötä aluetasolla, sekä vuoropuhelua liikennehallinnon ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa pidetään hyvänä (Länsi-Suomen maakuntien liitot, Lapin kauppakamari). Elinkeinoelämän näkemyksien huomiointia alueellisen liikennejärjestelmätyön kautta ja yhteistyötä myös muiden sidosryhmien kanssa pidetään tärkeänä (Keskuskauppakamari, Lapin kauppakamari, SKAL).

Useissa lausunnoissa korostetaan valtion tieverkon muodostamaa kokonaisuutta, valtakunnallista yhtenäisyyttä, ennakoitavuutta ja eheän toiminnallisen kokonaisuuden säilyttämistä. Myös alueellinen tasa-arvo tuodaan esiin. (Länsi-Suomen maakuntien liitot, SKAL, Keskuskauppakamari). Muista lausunnonantajista poiketen SKAL näkee, että päätöksenteon tulisi tapahtua riittävän ylätasolla ja että nykyinen menettely, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin, on perusteltu. Myös Keskuskauppakamari ilmaisee huolensa päätöksenteon hajautumisesta.

Maantieverkon toiminnallisen luokituksen päivitykseen suhtaudutaan yleisesti myönteisesti (mm-Keskuskauppakamari, SKAL). Sidosryhmäyhteistyötä ja riittävää valmisteluaikaa korostetaan. Lausunnonantajat tuovat esiin huomioita tulevaan valmisteluun ja luokkien konkreettisten päivitystarpeiden selvittämiseen koskien esimerkiksi eri luokitusten suhdetta toisiinsa, rajatylittäviä yhteyksiä, pyöräteitä, muutostarpeiden selvittämisessä käytettäviä kriteereitä, joissa tulisi huomioida teiden rooli henkilö- ja tavaraliikenteessä sekä valtion tieverkon johdonmukaista verkollista kokonaisuutta. Lausunnoissa kiinnitetään huomiota myös tehtävien edellyttämiin resursseihin.

OM esittää huomioita lakiehdotuksen 4 a §:n 2 momenttiin sisältyvää kuulutuksen nähtävilläpitoaikaa koskevasta säännöksestä suhteessa hallintolain julkisia kuulutuksia koskevaan sääntelyyn. OM tuo lisäksi esiin epäselvyyden 104 §:m 2 momentissa. ITS Finland huomauttaa kirjoitusvirheestä 2. lakiehdotuksen 99 §:ssä.

Lausunnonantajilla ei ole huomautettavaa esitykseen koskien Metsähallituksen oikeutta korvauksiin (liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lan 84 § ja ratalain 74 §).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että toiminnallisessa luokituksessa on kyse maantieverkon jäsentelystä ja valtakunnallinen yhtenäisyys ja eheä kokonaisuus ovat siten tärkeitä. Erityisesti valta- ja kantateiden määrittelyssä on kyse valtakunnallisen kokonaisuuden määrittelystä, minkä vuoksi niitä koskevien esitysten tekeminen olisi lakiehdotuksen mukaan mantieverkon kokonaisuudesta vastaavan Väyläviraston tehtävä. Luokittelun muutoksia on kuitenkin tarpeen tarkastella aina verkostollinen kokonaisuus huomioon ottaen, mikä koskee myös seutu- ja yhdysteitä. Ministeriö toteaa, että myös ELY-keskukset hoitavat tienpidon tehtäviä Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Luokitusesitysten vahvistamisesta vastaavaan Traficomiin taas on keskitetty liikennehallinnon viranomaistehtäviä ja virasto vastaa myös esimerkiksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäanalyysin tuottamisesta. Vaihtoehtoja koskien maanteiden toiminnallisia luokkia koskevaa päätöksentekomenettelyä on käsitelty hallituksen esityksessä tarkemmin.

Lain muutosten lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Väylävirastoa yhteistyössä ELY-keskusten ja alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa selvittämään yksittäisten maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeita. Työ on käynnissä ja siinä on tarkoitus lisäksi tarkastella mm. mahdollisia kriteereitä luokkien kuvausten täsmäentämiseksi.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi toiminnallisen luokan määrittelyesitystä koskevan kuulutuksen nähtävilläpidosta vastaavasti kuin tie-, rata ja yleissuunnitelman nähtävilläpidosta. Vastaavasti säädetään esimerkiksi ympäristölupahakemuksen

tiedoksiantamisesta. Ministeriö pitää tärkeänä varmistaa erityisesti se, että luokitteluesityksen nähtävilläpitoa koskeva sääntely ei vaihtele sen mukaan, tehdäänkö luokitteluesitys erillisenä asiana vai tiesuunnitelman yhteydessä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, ettei OM:n huomiosta koskien 4 a §:n 2 momenttia siksi aiheudu muutostarpeita. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että 104 §:n 2 momenttiin olisi OM:n huomioon liittyen tarpeen tehdä täsmennys, jotta on selvää että viimeisessä virkkeessä tarkoitetaan myös tietoa luokittelua koskevan päätöksen nähtävillä olemisesta. Lisäksi ministeriö toteaa, että lakiehdotuksen 99 §:n kirjoitusvirhe tulisi korjata ITS Finlandin huomion mukaisesti. Säädösmuutosehdotukset:

- 99 § 2 mom.: Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa maantien kuulumisen valta-, kanta- seutu- tai yhdysteihin.

- 104 § 2 mom.: Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on lähetettävä ilmoitus yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä ja niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevasta päätöksestä sekä maantien toiminnallisen luokan vahvistamista koskevasta päätöksestä kunnalle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on liitettävä tieto siitä, missä ja mihin asti ~~suunnitelma~~ päätös on nähtävillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että lausunnoista esitetyistä huomioista ei aiheudu muita muutostarpeita lakiehdotuksiin.

Eeva Ovaska
Hallitussihteeri