

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esitys liittyy eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi (HE 15/2017 vp). Ehdotetuilla laeilla toteutettaisiin maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä koskevien tehtävien, henkilöstön ja omaisuuden siirto valtiolta maakunnille sekä eräiden tehtävien ja henkilöstön siirrot elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset lakkaavat vuoden 2020 lopussa ja maakunnat aloittavat toimintansa vuoden 2021 alussa. Pääosa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä siirtyy maakuntien hoidettavaksi. Esitykseen sisältyvissä lakiehdotuksissa toteutetaan tästä johtuvat toimivallan siirrot, erityisesti tienpito, liikennejärjestelmäsuunnittelu sekä julkisen henkilöliikenteen järjestäminen, erityisesti tie-, rautatie- ja lentoliikenne. Ehdotetuilla laeilla siirretäisiin lisäksi valtakunnallisesti keskitettyjä tehtäviä Väylävirastoon, ja täsmennettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston tehtäviä liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Esitykseen sisältyvien palveluiden ja tehtävien järjestämisvastuu siirtyisi maakunnille vuoden 2021 alusta. Myös ehdotetut valtionhallinnon organisaatiomuutokset koskien Valtion lupa- ja valvontaviraston perustamista toteutettaisiin vuoden 2021 alusta.

Maakunnat hoitaisivat jatkossa tienpidon tehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten mukaisesti. Väylävirasto toimisi edelleen tienpitäjänä ja vastaisi maantieverkon omistajan tehtävistä. Maakunnissa hoidettavien tienpidon tehtävien rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena. Maakunnat vastaisivat myös maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

Suurin osa esityksen lakiehdotuksista on sisällynyt keväällä 2018 eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 45/2018 vp). Maakuntauudistuksen aikataulumuutoksen vuoksi eduskunta hylkäsi ne lakiehdotukset, jotka koskivat maakuntauudistusta, mutta muilta osin hyväksyi muutosehdotukset. Tässä esityksessä hylätyt lakiehdotukset tuodaan osaksi muutettuina uudelleen käsiteltäväksi. Sen lisäksi esitykseen on sisällytetty liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistusta koskevat nimike- ja toimivaltamuutokset sekä lakiehdotukset tieliikennelain ja yksityistielain muuttamisesta. Yksitystielakia koskevat muutosehdotukset liittyvät viranomaistehtävien hoitamiseen sekä valtionavustusten toteuttamiseen.

Hallituksen esitys tukee hallitusohjelman tavoitetta säästöjen sujuvoittamisesta ja paremmasta sääntelystä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
2 NYKYTILA.....	5
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	5
2.2 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus.....	15
2.3 Maakuntauudistus.....	19
2.4 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden lainsäädäntö.....	23
2.4.1 Ruotsi.....	23
2.4.2 Norja.....	24
2.4.3 Tanska.....	26
2.5 Nykytilan arviointi.....	26
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	28
3.1 Tavoitteet.....	28
3.2 Toteuttamisvaihtoehdot.....	29
3.3 Keskeiset ehdotukset.....	32
3.3.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä.....	32
Tienpidon järjestämismalli.....	32
3.3.2 Yksityistielaki.....	36
3.3.3 Ratalaki, julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntauudistusta koskevat muutosehdotukset.....	37
3.3.4 Rahoitus.....	37
3.3.5 Yhteenvedo siirtyvistä tehtävistä.....	38
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	39
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	40
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	43
4.3 Henkilöstövaikutukset.....	47
4.4 Sukupuolivaikutukset.....	51
4.5 Ympäristövaikutukset.....	52
4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	52
5 ASIAN VALMISTELU.....	54
5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	54
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	54
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	55
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	55
1.1 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta /2018.....	55
1.2 Laki Väylävirastosta /2018.....	55
1.3 Laki ajoneuvojen siirtämisestä 828/2008.....	55
1.4 Ilmailulaki 864/2014.....	56
1.5 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005.....	56
1 luku Yleiset säännökset.....	56
1 a luku Liikennejärjestelmäsuunnittelu.....	57
1 b luku Tienpidon järjestäminen.....	59
2 luku Maantien suunnittelu.....	67
3 luku Maantien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt sekä liittymät ja maantiehen kohdistuvat muut toimenpiteet.....	68
4 luku Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset.....	69

	5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset	70
	6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liittännäisalueen lakkauttaminen	71
	7 luku Erinäiset säännökset	72
1.6	Laki liikenteen palveluista 320/2017	73
	IV OSA PALVELUT	73
	3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen	73
	4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki	73
	V OSA VIRANOMAISET JA VALVONTA	73
	1 luku: Viranomaisten toiminta	73
1.7	Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009	74
	9 luku Jätteiden vastaanotto satamassa	74
	12 luku Valvonta ja hallintopakko	74
1.8	Merilaki 674/1994	75
	12 luku: Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti	75
1.9	Ratalaki 110/2007	75
1.10	Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011	76
1.11	Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014	76
1.12	Tieliikennelaki 729/2018	76
1.13	Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994	76
1.14	Yksityistielaki	77
1.15	Voimaanpanolaki	79
	1 luku Yleiset säännökset	79
	2 luku Henkilöstöä koskevat säännökset	80
	3 luku Tehtävää ja toimivaltaa koskevat säännökset	85
	4 luku Omaisuusjärjestelyt	85
	5 luku Väylävirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset	88
	6 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset	89
	7 luku Erinäiset säännökset	91
2	TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	93
3	VOIMAANTULO	93
4	SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	93
	LAKIEHDOTUKSET	100
	Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta	100
	väylävirastosta annetun lain muuttamisesta	102
	ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta	104
	ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta	106
	liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	108
	liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	137
	merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	140
	merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta	143
	ratalain muuttamisesta	144
	Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten	

voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta	149
sähköisen viestinnän palveluista annetun lain muuttamisesta.....	150
tieliikennelain muuttamisesta	152
vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta	154
yksityisteistä annetun lain muuttamisesta	155
maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaanpanosta.....	161

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Tässä hallituksen esityksessä esitetään perustettaville maakunnille valtiolta siirtyvät liikennealan tehtävät, henkilöstöä ja omaisuutta koskevat siirrot sekä tehtävänsiirtojen täytäntöönpano. Maakunnille siirtyvät tehtävät perustuvat maakuntalain (/) 6 §:ssä säädettyyn maakunnan tehtävälään, 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 liikennejärjestelmäsunnitteluun.

Lisäksi esitykseen sisältyvät ne tehtävänsiirrot, jotka koskevat maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettuja yksityisteiden ja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtäviä sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja julkisen henkilöliikenteen tehtäviä. Tämä tehtäväkokonaisuus koskee julkista henkilöliikennettä (tie-, rautatie- ja lentoliikenne sekä Merenkurkun liikenne). Saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä koskeva sääntely on sisällytetty hallituksen esitykseen maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa- ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleen organisointia koskevaksi lainsäädännöksi (HE 14/2018 vp).

Suurin osa esityksen liitelaeista oli mukana hallituksen esityksen HE 14/2018 lausuntokierroksella keväällä 2017. Maantielain muutostarpeiden vuoksi liikennealan lakiehdotukset päätettiin erottaa omaksi kokonaisuudeksi ja sen vuoksi lausuntokierroksella mukana olleet liikennettä koskeneet liitelait sisällytettiin keväällä 2018 eduskunnalle annettuun hallituksen esitykseen laiksi maantielain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 45/2018 vp). Kesällä 2018 tapahtuneen maakuntauudistuksen aikataulumuutoksen vuoksi eduskunta hylkäsi ne liitelait, jotka koskivat maakuntauudistusta, mutta muilta osin hyväksyi muutosehdotukset. Tässä esityksessä hylätyt lakiehdotukset tuodaan osaksi muutettuina uudelleen käsiteltäväksi. Sen lisäksi esitykseen on sisällytetty liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistusta koskevat muutokset (virastojen nimet ja toimivaltamuutokset) ja lakiehdotukset tieliikennelain ja yksityistielain muuttamisesta.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö ja viranomaiset tienpidossa

Vuoden 2006 alussa voimaan tulleessa maantielaissa (503/2005) säädetään valtion ylläpitämistä maanteistä ja niiden pidosta. Maantielailla kumottiin yleisistä teistä annettu laki (243/1954). Yleiset tiet säädettiin maantielailla maanteiksi, joiden tienpitäjänä on valtio. Tieverkkoon kokonaisuudessaan kuuluvat maanteiden lisäksi kadut ja yksityistiet. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa asemakaavassa määriteltujen katujen pidosta vastaa kunta. Yksitystiet 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 ympäristökeskukseen (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 tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta. Lailla maantielain 5 ja 42 §:n muuttamisesta (328/2013) helpotettiin yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. 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 tiealueelle sekä tienvarsimainosten asettamisessa maantien varteen. Viimeisimmällä maantielain muutoksella (572/2018) muutettiin lain nimike (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) sekä määriteltiin maanteiden luokitus, kunnossapito ja palvelutasovaatimukset. Lisäksi säädettiin valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 10 §:n mukaan Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä, ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista. Liikenneviraston tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa.

Lain 11 §:n mukaan Liikennevirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä siten kuin laissa erikseen säädetään. Virasto myös ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. ELY-keskuksia on 15, joissa yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä. 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, eräät tienpidon ohjelmat), hankesuunnittelu ja kunnossapidon suunnittelu. Lisäksi ELY-keskuksille kuuluvat maanteiden kunnossapitoon ja perusväylänpitoon kuuluvien hankkeiden rakentamisen hankintaan sekä sopimuskauden aikaiseen toimintaan liittyvät tehtävät (hoidetaan keskitetysti neljässä ELY-keskuksessa).

Liikennevirastosta annetun lain (862/2018) 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, suurten kehittämishankkeiden hankintaa ja teettämistä sekä tiehankkeiden valtakunnallista suunnitteluohjelmaa. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto.

Liikennevirastossa hoidetaan nykyisin tienpidon valtakunnallisina tehtävinä myös hankintamettelyiden ohjeistusta, tutkimus- ja kehittämistoimintaa ja tienpidon teknisten ohjeiden ylläpitoa sekä valvontaa.

Liikenteen turvallisuusvirastolle on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa säädetty eräitä maantielauttoihin sekä tieliikenneturvallisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä.

Maantieverkon tila, tienpidon rahoitus ja järjestäminen

Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityisteiden ja metsäauto-ten osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden yhteispituus on noin 78 000 kilometriä. Valta- ja kanta- teitä eli pääteitä on yli 13 000 kilometriä, joista moottoriteitä on 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 olevan noin 2,54 miljardia euroa (tilanne 1/2017). 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 noin 1,3 mrd. euroa maanteille, noin 1,1 mrd. euroa rautateille ja noin 40 milj. euroa vesiväylille. Valtion liikenneväylien ylläpitoon (korjauksiin) suunnataan vuosittain noin 360 miljoonaa euroa. Viime hallituskausien keskimääräisellä perusväylänpidon vuosirahoitustasolla (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 varastusta määrärahasta siirretään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa vuosina 2017–2019.

Perustienpito rahoitetaan kokonaisuudessaan perusväylänpidon momentilta 31.10.20. Rahoitus (ilman lisäbudjetteja tai erillisiä teemahankkeita) on vaihdellut viime vuosina 500–550 miljoonan euron välillä (vuonna 2018 528 milj. euroa). Tienpito jaetaan päivittäiseen kunnossapitoon (vuonna 2018 206 milj. euroa), ylläpitoon (vuonna 2018 211 milj. euroa), parantamiseen (vuonna 2018 53 milj. euroa) sekä liikenteen palveluihin (vuonna 2018 58 milj. euroa). Päivittäiseen kunnossapitoon (hoitoon) suunnattava rahoitus jaetaan ELY-keskuksiin hoidon tarjouskilpailun toteuman mukaisesti. Muu rahoitus kohdennetaan Liikennevirastossa tienpidon tuotteille asiantuntijajärjestelmillä ja rekisteritietojen pohjalta. Päivittäisellä kunnossapidolla eli hoidolla varmistetaan liikenneverkon päivittäinen liikennöitävyys ja estetään tien tai sen osan ennenaikainen vaurioituminen. Ylläpidolla tarkoitetaan tieverkon ja sen rakenteiden kulumisesta ja ikääntymisestä aiheutuvien vaurioiden korjaamista sekä vanhojen tierakenteiden uusi-

mista nykyvaatimusten tasolle. Parantamisella ja siihen liittyvällä suunnittelulla tarkoitetaan tieverkon palvelutason parantamista pienillä investoinneilla. Liikenteen palveluihin kohdistetulla rahoituksella tarjotaan ajantasaista liikenteenohjausta ja tiedotusta sekä maantielauttapalveluja. Noin 35 prosenttia tästä määrärahasta käytetään valtakunnallisesti keskeisen verkon kunnossapitoon ja 65 prosenttia muun tieverkon kunnossapitoon. Perusväylänpidon rahoituksesta noin 60 prosenttia on sidottu yli vuoden kestäviin indeksisidonnaisiin sopimuksiin.

Tienpidon rahoituksen käyttöä ohjataan valtion talousarviolla ja Liikenneviraston ja liikenne- ja viestintäministeriön 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.

Tienpitoa on tehostettu tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyä kehittämällä. 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 alussa enää noin 395 htv:ta. ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 prosenttia) 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 Kaakkois-Suomen ELY-keskus, vuonna 2018 27 htv), Läntinen (vastuu Varsinais-Suomen ELY-keskus, vuonna 2018 27,5 htv), Itäinen (vastuu Keski-Suomen ELY-keskus, vuonna 2018 23 htv) ja Pohjoinen (Lapin ELY-keskus, vuonna 2018 23 htv). Lisäksi on valtakunnallisesti keskitetty hoidon alueurakoiden valtakunnallinen kilpailutus (Varsinais-Suomen ELY-keskus, 2 htv). Vuonna 2018 keskitetyissä hankintatehtävissä on henkilöstöä noin 103 htv:ta.

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 suunnittelemaat 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. Myös tienpitäjän edustaminen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti lupamenettelyihin liittyvissä maastotehtävissä järjestetään nykyisin suurelta osin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna.

Yksitystien liittymän rakentamiseen maantielle tarvitaan tienpitäjän lupa. Näiden liittymien rumpujen kunnossapitovastuu kuuluu yksitystien pitäjälle. Yksitystienpitäjä eli tiekunta tai tieosakkaat yhdessä, on velvollinen tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa ELY-keskuksen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle, eikä haittaa maantien kun-

nossapidolle. Jos olemassa olevan yksityistien liittymän käytöstä joko muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityistienpitäjä on velvollinen kustannuksellaan ja 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. Tähän asti maantien tienpitäjä on puuttunut yksityisteiden haittaa aiheuttavien rumpujen vajaatoimisuuteen lähinnä huomautuksin. Tämän lisäksi maantien ojituksen kunnostuksen yhteydessä kelvollinen yksityistieliittymän rumpuputki asennetaan yleensä oikeaan asemaan maantien hoitourakkaan kuuluvana työnä. Yksityisteistä säädetään muilta osin nykyisin yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962). Uusi yksityistielaki (560/2018) tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019 ja se kumoaa yksityisistä teistä annetun lain.

Tienpidon valtakunnalliset tehtävät

Tienpidon tehtäviä on keskitetty yhdessä ELY-keskuksessa hoidettavaksi seuraavasti:

- saaristoliikenteen maantielautta- ja yhteysalusliikenteen järjestäminen (Varsinais-Suomen ELY-keskus),
- valtaosa tienpidon lupatehtävistä ja asiakaspalvelukeskus (Pirkanmaan ELY-keskus),
- tienvarsitelematiikka (Kaakkois-Suomen ELY-keskus),
- vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (Lapin ELY-keskus),
- museo- ja perinnetoiminta (Pirkanmaan ELY-keskus).

Yhteensä näissä tehtävissä on 74 htv.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) 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
- liittymäluvat
- tienvarsimainonnan luvat
- maanteiden suoja- ja näkemäalueelle rakentaminen
- myyntitoiminta maantien varrella
- kelirikkoajan poikkeuslupa maanteille.

Tienpidon lupatehtäviin sisältyvät lisäksi erikoiskuljetusluvat, joista säädetään tieliikennelaissa (267/1981) 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 tieliikennelaissa ja sen nojalla. Uusi tieliikennelaki (729/2018) tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2020.

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikkö vastaa Liikenneviraston omistaman tieliikenteen telematiikkainfrastruktuurin ylläpidosta ja tienvarsilaitteisiin liittyvistä tietoliikennetehtävistä sekä ELY-keskusten vastuulla olevien investointihankkeisiin liittyvästä liikenteenhallinnan yleissuunnittelun ohjauksesta ja valtakunnallisesta yhdenmukaisuudesta, että

näiden hankkeiden telematiikan tuottamisesta. Lisäksi yksikkö vastaa yleisen tieverkon tunneleiden turvallisuudesta.

Liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asiakasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu, tieverkon luokittelu sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Liikennejärjestelmä muodostuu liikenneväylistä, henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennejärjestelmä sisältää kaikki liikennemuodot, liikennevälineet 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. Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla on laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL -aiesopimuksia. Suunnitelmien ja sopimusten rinnalle on otettu käyttöön jatkuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun ryhmiä, joilla tuetaan yhteisesti sovittujen toimenpiteiden toteutumista ja huomioidaan joustavasti toimintaympäristössä tapahtuvia muutoksia.

Maakunnat (maakuntien liitot), 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 eri toimijoiden kanssa tehdään liikenteeseen liittyvää kaavoitusyhteistyötä (esimerkiksi rakennemallityötä), joukkoliikenteen suunnittelua, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, liikenneturvallisuuden edistämistä, liikenteen ohjausta ja pysäköintiä sekä väylien ja liikenteen solmukohtien 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, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävää 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.

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

Maanteiden riittävällä palvelutasolla turvataan asumisen ja elinkeinoelämän edellyttämät kuljetukset ja liikkuminen maan eri osissa ja varaudutaan ja luodaan mahdollisuuksia alueiden tulevaan kehitykseen. Valtakunnallisesti tärkeää on nykytilassa ja tulevaisuudessa turvata 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 valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa, joiden soveltaminen ja noudattaminen ovat kuitenkin alueellisten maankäytöstä vastaavien tahojen vallassa. Pääteiden suunnittelussa valtakunnallinen intressi tuodaan liikenneverkostoihin Liikenneviraston ohjauksella (esim. keskeisen päätieverkon toimintalinjat, tienpidon ohjeet sekä suunnittelun eri tasoilla ja vaiheissa tapahtuva yksityiskohtainen ohjaus).

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain 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 viestintäministeriön asetuksella säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Ministeriön asetuksella säädetään myös tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkoon.

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

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.

Maantien suunnittelu

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain (503/2005) mukaiset suunnitelmat, joihin maantien rakentaminen perustuu, ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Suunnitelmien tarpeista, kohteista ja laatimisesta vastaa nykyisin ELY-keskuksen liikennevastuualue. Tiehankkeiden suunnittelun ohjelmointi valtakunnallisesti tärkeiden hankkeiden osalta (päätieverkon esiselvitykset, kehittämishankkeiksi myöhemmin tulevat hankesuunnittelukohteet) tehdään Liikennevirastossa yhteistyössä ELY-keskusten kanssa ELY-keskusten esitysten pohjalta. Liikennevirasto vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisestä. Nykytilanteessa tiesuunnitelmia hyväksytään noin 80 vuodessa ja yleissuunnitelmia muutamia vuodessa.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan yleissuunnitelma on laadittava, joll-eivät 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 arvioidut 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 ja tiesuunnitelmassa on 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 koskevaksi. Hyväksytyt tiesuunnitelma oikeuttaa siinä osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Tiehankkeiden suunnittelua ohjaavana 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 haluttuja, 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 hankearvioinnilla. Hankearvioinnin tarkoituksena on tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. 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 tuottama 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 yhtenevällä 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.

Julkinen henkilöliikenne

Joukkoliikennelaki (869/2009) tuli voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009 samanaikaisesti kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston 23 päivänä lokakuuta 2007 antama asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (1370/2007/EU; jäljempänä palvelusopimusasetus, PSA). Joukkoliikennelailla kansallista lainsäädäntöä muutettiin vastaamaan ja täydentämään palvelusopimusasetusta. Laki liikenteen palveluista (320/2017) tuli voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2018. Liikenteen palveluista annettu laki kumosi voimaan tullessaan kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006), taksiliikennelain (217/2007), taksinkuljettajien ammatteipätevyydestä annetun lain (695/2009) ja joukkoliikennelain (869/2009).

Suomessa liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiset toimivaltaiset viranomaiset - yhdeksän ELY-keskusta ja 26 kunnallista viranomaista - päättävät, miten julkinen henkilöliikenne niiden alueella järjestetään. Jos viranomainen katsoo, että alueen julkiset henkilöliikennepalvelut tulee järjestää monilukuisempina, luotettavampina, korkealaatuisempina tai edullisemmin kuin markkinaehtoisesti syntyisi, tekee viranomainen päätöksen siitä, että julkiset henkilöliikennepalvelut järjestetään PSA:n mukaisesti kilpailuttamalla.

Julkisen henkilöliikenteen palvelut voidaan kilpailuttaa liikenteen palveluista annetun lain ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti käyttöoikeussopimuksella tai hankintalain mukaisesti niin sanotulla bruttomallilla. Bruttomalli erilaisine sovelluksineen on käytössä pääosassa kaupunkien paikallisliikennettä ja kuntien sisäisessä liikenteessä ja reittipohjaista käyttöoikeussopimusta käytetään ELY-keskusten järjestämässä liikenteessä.

Liikenteen palveluista annetun lain mukaan henkilöiden kuljettamiseen tiellä tulonhankkimistarkoituksessa korvausta vastaan tarvitaan lupa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 (EU:n liikenteenharjoittaja-asetus) tarkoitettu lupa tarvitaan ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen tiellä ajoneuvolaissa tarkoitettulla linja-autolla (henkilöliikennelupa). Ilman henkilöilupaa saa kuitenkin suorittaa kuljetuksia konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla, tai kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan.

Alalle tuloa koskeva lupsääntely perustuu pitkälti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Palvelusopimusasetuksen mukaista julkisesti tuettua liikennettä harjoitetaan toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisen sopimuksen perusteella. Julkisen henkilöliikenteen lupien määrää ei ole rajoitettu, vaan lupa myönnetään kaikille lain edellytykset täyttävälle hakijoille. Liikenteen palveluista annetun lain tultua voimaan pysyvät lain voimaan tullessa voimassa olevat luvat, hyväksynnit, kiellot ja päätökset voimassa siten, että niihin sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain säännöksiä.

Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että viranomaisen ei puutu yritysten väliseen kilpailuun tai rajoita tarjonnan määrää. Markkinaehtoisen liikenteen harjoittamista voidaan kuitenkin rajoittaa niin sanotulla minimisääntelyllä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että markkinaehtoisen liikenteen aloittamiselle asetetaan ehtoja. Näiden ehtojen tarkoituksena voivat olla viranomaisen ja matkustajien tiedontarpeen tyydyttäminen, tarjotun palvelun laadun ja jatkuvuuden varmistaminen tai turvallisuuden parantaminen.

Julkisen henkilöliikenteen järjestäminen ei ole lakisääteinen tehtävä, vaan se on vapaaehtoista. Jos toimivaltainen viranomaisen kuitenkin haluaa tarjota ja järjestää julkista henkilöliikennettä, on noudatettava EU:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007/EU) säännöksiä sekä Suomen kansallista lainsäädäntöä.

Valtio tukee julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista vuosittain noin 85 miljoonalla eurolla. ELY-keskukset rahoittavat maaseudun peruspalveluluonteista linja-autoilla ja takseilla harjoitettavaa julkista liikennettä (noin 34 miljoonaa euroa/vuosi). Lisäksi ne hankkivat alueensa liikennettä kilpailutetuilla sopimuksilla, joiden rahoitukseen kunnat voivat osallistua. ELY-keskusten myöntämän tuen perusteet määritellään valtioneuvoston asetuksessa liikenteen palvelujen valtionavustuksista. Valtionavustuksella kompensoidaan myös seutu-, kaupunki- ja työmatkalippujen hintavelvoitetta liikenteessä, jota liikennöidään siirtymäajan sopimuksilla.

Valtio avustaa vuonna 2018 13,25 miljoonan euron määrärahalla Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen julkista henkilöliikennettä edellyttäen, että rahoitus nostaa seutujen julkisen henkilöliikenteen palvelutasoa ja siten lisää julkisen henkilöliikenteen käyttöä ja markkinaosuutta sekä parantaa sen kilpailukykyä. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että valtion rahoitus on kytketty MAL-aiesopimuksessa sovittuihin kehittämistoimiin, joilla voidaan varmistaa rahoituksen vaikuttavuus ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Valtio avustaa suuria kaupunki-seutuja enintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Valtio avustaa lisäksi keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä yhteensä 8,125 miljoonan euron määrärahalla edellyttäen, että ne ovat laatineet aiesopimuksen joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisesta ja että ne osallistuvat vähintään 50 prosentilla hyväksyttävistä kustannuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää 1.7.2018 alkaen julkiset henkilöliikenneluvat ja valvoo vuosittain, täyttävätkö luvanhaltijat edelleen luvan myöntämisen edellytykset. Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada toiminnanharjoittajaluvan hakijaa ja haltijaa, liikenteestä vastaavaa henkilöä, yrityksen toimitusjohtajaa, vastuunalaista yhtiömiestä, henkilöluvun hakijaa ja haltijaa ja Harmaan talouden selvitysyksiköstä annetuissa laissa tarkoitettua organisaationhenkilöä koskevat välttämättömät tiedot rikosrekisteristä, sakokrekisteristä, ajoneuvoliikennerekisteristä, ulosottorekisteristä, liiketoimintakieltorekisteristä ja verotuksen tietojärjestelmästä. Liikenteen turvallisuusvirastolla on edelleen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada viranomaiselta ja julkista tehtävää hoitavalta vastaavat tiedot rekisteröitymisvelvollisesta ammattimaista tavarankuljetusta harjoittavasta palveluntarjoajasta, kaupunkiraideliikenteen harjoittajasta, II osan 12 luvun 127 §:ssä (lentotyöluupa) ja II osan 13 luvun 135 §:ssä (lentomiehistön koulutus) tarkoitettua ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajasta sekä ilmoitusvelvollisesta välitys- ja yhdistämispalvelun tarjoajasta.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada poliisilta tiedot, jotka ovat välttämättömiä arvioitaessa palvelujen käyttäjien turvallisuuteen liittyvien lupaedellytysten täyttymistä tai tehtäessä muita vastaavia valvontatoimia.

Lentoliikenne ja lentoasemat

Liikennevirasto voi asettaa julkisen palveluvelvoitteen lentoliikenteen ostamiseksi paikkakunnille, joilta matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Säännöllisen lentoliikenteen ostolla turvataan erityisesti elinkeinoelämälle tarpeellisia yhteyksiä. Myös paikalliset ja alueelliset tahot ovat osallistuneet lentoliikenteen ostamiseen. Liikennevirasto sekä Savonlinnan kaupunki ovat kilpailuttaneet reitin Helsinki-Savonlinna ja reittilennot ovat voimassa vuosina 2018-2020. Liikennevirasto ja Savonlinnan kaupunki maksavat puolet kustannuksista eli kumpikin noin 1,1 miljoonaa (1.095.678,33) euroa/vuosi.

Eduskunnan myöntämän 50 000 euron määrärahan johdosta Liikennevirasto asetti vuonna 2017 Enontekiön kunnalle julkisen palvelun velvoitteen väliaikaisen lentoliikenneyhteyden luomiseksi Helsingin ja Enontekiön väliseen säännölliseen lentoliikenteeseen ajalle 19.2.2017-23.3.2017. Enontekiön kunnan pyynnön johdosta ja koska kolmen vuoden siirtomäärärahasta oli osa käyttämättä, Liikennevirasto asetti ajalle 3.3.2018-14.4.2018 vastaavanlaisen julkisen palvelun velvoitteen Enontekiön liikenteen turvaamiseen. Valtion vuoden 2018 talousarvioesityksessä arvioitiin tuen myöntämisen ehtona Savonlinnan ja Enontekiön lentoliikenteen tuen myöntämiseen olevan jatkossakin, että kunta osallistuu rahoittamiseen vähintään 50 prosentilla. Enontekiön kunta on 14.5.2018 päivätyllä kirjeellään pyytänyt Liikennevirastoa asettamaan julkisen palvelun velvoitteen kyseiselle välille 16.3.2019-27.4.2019, sekä erikseen ajalle 7.3.2020-18.4.2020, sekä erikseen ajalle 6.3.2021-17.4.2021; kunkin vuoden osalta 1 vuoro/viikko.

Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt valtionavustusta lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon. Valtionavustusta on myönnetty Finavian ulkopuolisille lentoasemille EU:n lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevien valtioneuvoston päätösten mukaisesti (EU 2014/C99/03) sekä vuoden 2017 jälkeen myös komission ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti (Komission asetus tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (N:o 651/2014) muutettuna komission asetuksella (N:o 1084/2017)). Määrärahaa voidaan käyttää Finavia Oyj:n lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentoasemien toiminta- ja investointimenoihin. Vuosittainen määräraha on ollut noin 1 miljoonaa euroa. Kohteina ovat olleet eri vuosina pääasiassa Seinäjoen, Mikkelin ja Lappeenrannan lentoasemat. Vuoden 2018 keväällä järjestettiin täydentävä hakukierros ammatillisen yleisilmailutoiminnan toimintaedellytysten tukemiseksi ja avustusta myönnettiin Pyhtään lentopaikalle (500.000 euroa), Nummelan lentopaikalle (450.000 euroa), Karstulan lentopaikalle (100.000 euroa), Hyvinkään lentopaikalle (80.000 euroa) ja Lahti-Vesivehmaan lentopaikalle (60.000 euroa). Lisäksi valtion vuoden 2018 ensimmäisessä lisätalousarviossa on myönnetty 2 miljoonan euron lisämääräraha yleisilmailutoiminnan tukemiseen huomioiden erityisesti Helsinki-Malmin lentoaseman toiminnan mahdollinen päättymisen vuoden 2019 lopussa. Ministeriö tekee asiaa koskevat avustuspäätökset lokakuussa 2018.

Liikkumisen ohjaus

Liikennevirasto on myöntänyt avustuksia järjestöille ja kunnille liikkumisen ohjaukseen 900 000 euroa/vuosi. Valtion talousarvioon sisällytetyllä liikkumisen ohjauksen määrärahalla myötävaikutetaan julkisen henkilöliikenteen ohella myös kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla. Keinoina ovat muun muassa informaatio-ohjaus, markkinointi ja palvelujen kehittämisen tukeminen.

2.2 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus

Hallituksen esityksessä (HE 61/2018 vp) ehdotetaan säädettäväksi laki Liikenne- ja viestintävirastosta ja laki Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta sekä niiden yhteinen voimaantulaki. Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto sekä Liikenneviraston muut kuin väylänpitoon olennaisesti liittyvät tehtävät yhdistetään yhdeksi uudeksi virastoksi, Liikenne- ja viestintävirastoksi. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi on annettu erillinen hallituksen esitys (HE 34/2018 vp), jonka eduskunta hyväksyi kesäkuussa 2018. Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (574/2018) vahvistettiin 13 päivänä heinäkuuta 2018 ja se tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019. Jäljelle jäävä Liikennevirasto jatkaisi väyläverkosta vastaavana virastona, uudelta nimeltään Väylävirasto. Uudistuksen olisi tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2019.

Elokuussa 2018 annettiin täydentävä hallituksen esitys (HE 104/2018 vp), jossa ehdotettiin teknisiä muutoksia alkuperäiseen hallituksen esitykseen. Erityisesti muutokset koskivat tiettyjä eduskunnan jo hyväksymiä lakiehdotuksia sekä lakiehdotusten johtolauseiden muutoksia.

Virastouudistuksen tehtäväjako

Liikenne- ja viestintävirasto Liikenteen ja viestinnän:

- Säätely-, lupa-, rekisteri- ja valvontatehtävät
- Palvelut ja markkinat
- Tieto
- Liikennejärjestelmäsunnittelun strateginen tuki
- Turvallisuus
- Taajuushallinto
- Kyberturvallisuuskeskus
- Norminanto
- Robotisaatio ja automatisaatio
- Merikartoitus
- Ympäristö ja ilmasto



Väylävirasto Tie-, rata- ja meriliikenteen väylät:

- Palvelutason ylläpito
- Väylien kehittäminen
- Liikennejärjestelmäsunnittelu ja maankäytön yhteistyö
- Automatisointi
- Tuottavuuden kehittäminen
- Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen
- Talvimerenkulun turvaaminen
- Ympäristöhaittojen rajoittaminen

Liikenteenohjausyhtiö Tie-, rata- ja meriliikenteen ohjaus:

- Liikenteen hallinta
- Liikenteenohjauksen tietojärjestelmät
- Poikkihallinnollinen yhteistyö

Kaaviokuva virastojen ja Liikenteenohjausyhtiön tehtävistä.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi edistää liikenteen ja sähköisen viestinnän turvallisuutta, huolehtia liikenteen ja sähköisen viestinnän viranomaistehtävistä, pitää viraston toimialueeseen kuuluvia rekistereitä, edistää liikenteen ja sähköisen viestinnän palveluita ja niiden markkinoiden toimivuutta. Virasto hyväksyisi yleis-, tie- ja ratasuunnitelmat. Virasto toimisi liikenne- ja viestintäministeriön apuna liikennejärjestelmätöiden kehittämisessä ja alueellisten liikennejärjestelmätavoitteiden yhteensovittamisessa. Virasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (erityisesti julkinen henkilöliikenne ja liikenneturvallisuus). Liikenne- ja viestintävirastoon keskittettäisiin

liikenteen ja viestinnän teknisluonteisten viranomaismääräysten antaminen. Liikenne- ja viestintäviraston toimialue olisi vahvasti kansainvälinen ja viraston tehtäväalueeseen kuuluisi runsaasti kansainvälistä vaikuttamista ja yhteistyötä. Virastossa olisi nykyisin Viestintävirastossa toimiva Kyberturvallisuuskeskus sekä Liikenteen turvallisuusviraston osana oleva rautatieliikenteen sääntelyelin.

Liikennevirastosta siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastoon erityisesti seuraavat tehtävät:

merikartoitus, joukkoliikennetehtävät, kauppa-alustuet, älyliikenteeseen liittyvät tehtävät, liikumisen palveluiden edistäminen, tietunnelien hallintoviranomaisen tehtävät, määräysten antaminen, toimintaympäristön analyysit (ml. henkilöliikennetutkimus), liikennejärjestelmätyön tietopohjan kehittäminen, yleiset liikenne-ennusteet ja ennakointi, esteettömyyden strateginen ja valtakunnallinen kehittämissyhteistyö sekä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain mukaisten yleissuunnitelmien, tiesuunnitelmien ja ratasuunnitelmien hyväksyntä.

Maakuntaudistukseen liittyen virasto toimisi liikenne- ja viestintäministeriön apuna liikennejärjestelmätyön strategisessa kehittämisessä ja alueellisten liikennejärjestelmätavoitteiden yhteensovittamisessa. Virasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (erityisesti julkinen henkilöliikenne ja liikenneturvallisuus sekä tiedon hyödyntäminen).

Liikenne- ja viestintävirasto olisi nettobudjetoitu virasto ja sen toiminta rahoitettaisiin pääasiassa asiakasmaksuilla. Viraston kokonaismenot (toimintamenot) olisivat vuonna 2019 noin 171 miljoonaa euroa. Maksutuloilla tästä katettaisiin noin 107 miljoonaa euroa, jolloin valtion budjetista (nettomenot toimintamenomomentilta) rahoitettaisiin noin 64 miljoonaa euroa (tästä katetaan veroluontoisilla maksuilla noin 25 miljoonaa euroa). Valtion budjetista rahoitettaisiin verotustehtävien hoito sekä valvonta- ja neuvontatehtäviä, kuten nykyään.

Viraston tehtävät hoidettaisiin pääasiassa nykyisillä resursseilla. Lisäksi virastoon siirtyisi Liikennevirastosta siirrettävien tehtävien mukana alustavan arvion mukaan noin 75 henkilöä. Liikenne- ja viestintäviraston henkilövahvuus tulisi olemaan noin 900.

Väylävirasto

Liikennevirasto muutettaisiin Väylävirasto-nimiseksi virastoksi. Väylävirastoon jäisivät Liikenneviraston nykyiset väylänpitoon liittyvät tehtävät. Viraston vastuulle kuuluva liikenteenohjaus siirtyisi uudistuksen yhteydessä perustettavan liikenteenohjausyhtiön hoidettavaksi vastuun liikenteenohjauksen järjestämisestä säilyessä Väylävirastolla. Viraston merikartoitustehtävät siirrettäisiin kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastoon. Lisäksi virastolaissa mahdollistettaisiin avustavan tehtävän siirtäminen yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle.

Viraston tehtävät, joihin sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, esimerkiksi pakkokeinojen käyttämistä, kauppa-alustukien myöntäminen, yleis-, tie- ja ratasuunnitelmien hyväksyntä sekä erilaiset liikenteen lupa-asiat siirrettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi. Samoin erilaiset liikenteen palveluihin sekä liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät tehtävät, kuten julkisen henkilöliikenteen kehittäminen, henkilöliikennetutkimukset ja liikenteen tilastointitehtävät siirrettäisiin tässä uudistuksessa perustettavan Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviksi.

Väyläviraston tehtävät kohdistuvat uudistuksen jälkeen entistä selkeämmin laadukkaiden asiakastarpeita vastaavien liikenneväylien suunnittelemiseen, kehittämiseen ja kunnossapitoon. Viraston olisi laadittava merkittävän tie- tai ratakankkeen yleissuunnitelmasta ja tie- ja ratasuun-

nitelmasta hankearviointi, joka sisältäisi myös suunnitelman hankkeen seurannasta ja jälkiseurannasta. Väylävirasto vastaisi edelleen talvimerenkulun järjestämisestä. Väylävirasto tulee sopimusjärjestelyin sekä osallistumalla maakuntien tienpidon suunnitelmien laadintaan ohjaamaan myös maakuntien tienpitoa. Merkittävänä maanrakennus- sekä vesirakennusalan hankkijana viraston tilaajatoiminnalla mukaan lukien erilaisten hankintamallien kehittäminen siihen liittyvine kustannuslaskentamalleineen on laajat vaikutukset toimialaan. Muutos mahdollistaa viraston henkilöstön osaamisen suuntaamisen sekä kehittämisen kohdistetummin viraston yhteiskunnan kannalta vaikuttavimpiin tehtäviin. Tätä vaikuttavuutta vahvistetaan palveluntuottajille asetettavilla pätevyysvaatimuksilla. Viraston tehtävät ja osaamisvaatimukset tilaajana korostuvat lisäksi liikenteenohjaustoiminnon siirtyessä jokaisen liikennemuodon osalta ulkoa hankittavaksi.

Tavoitteena on, että Väylävirasto pystyisi keskittymään väyläomaisuudesta huolehtimiseen, yhteiskunnan tarpeet ennakoiden sekä riskit tunnistaen. Teknologisen kehityksen tuomat toimintaympäristömuutokset tarkoittavat myös mahdollisuutta uudenlaisten liikennejärjestelmäpalveluiden syntymiselle. Väyläviraston liikenneväyliä koskevien tietojen keräämisellä ja hallinnalla sekä tietojen jakamisella avoimen datan periaatteiden mukaisesti tuettaisiin tätä kehitystä.

Maakuntauudistukseen liittyen Väylävirasto osallistuisi valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta (tie-, rata- ja vesiväylät) ja avustaisi teknisesti liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisen suunnitelman laatimisessa. Viraston yhtenä keskeisenä tehtävänä olisi väylänpitäjänä myös vastata eri liikennemuotojen väyliin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta. Liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisella tarkoitettaisiin osallistumista asiantuntijavirastona maakunta-, yleis- ja asemakaavojen laadintaan.

Uudistuksen yhtenä tavoitteena on hallinnonalan viraston roolien selkiyttäminen sekä prosessien selkiyttäminen. Väyläviraston ja perustettavan liikenteenohjausyhtiön välinen työnjako on pyritty esittämään toimialalainsäädännössä ja sitä koskevissa muutosehdotuksissa.

Väyläviraston toiminta ja väylätuotanto rahoitetaan valtion talousarvion kautta kuten nykyisin. Toimintamenojen mitoituksessa otetaan huomioon maksullisen toiminnan tulot. Perusväylänpidon määrärahojen mitoituksessa otetaan huomioon ratamaksu ja väylämaksu. Väyläverkon kehittämishankkeista päätetään talousarviossa.

Väyläviraston henkilövahvuus tulee olemaan noin 400.

Liikenteenohjausyhtiö

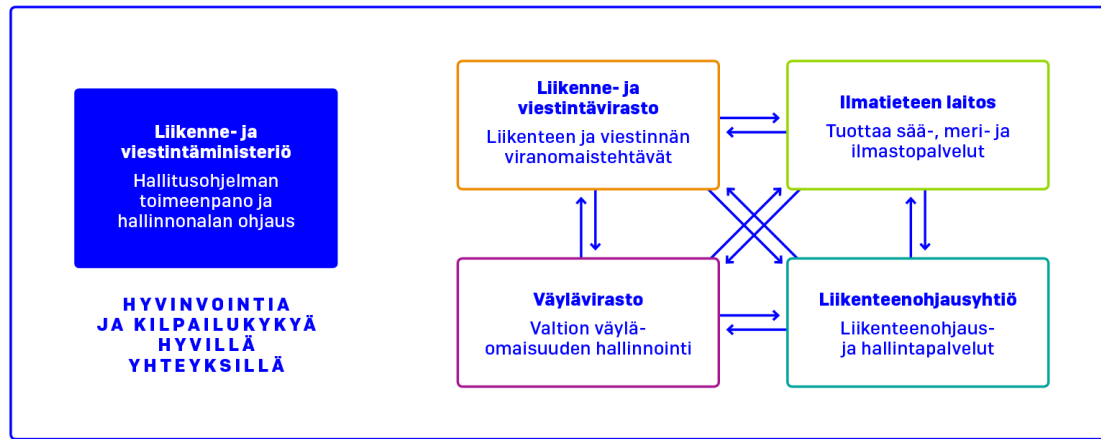
Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annettiin eduskunnalle keväällä 2018 erillinen hallituksen esitys (HE 34/2018 vp), jolla yhtiöitettäisiin nykyisin Liikennevirastossa hoidettavat meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjaus- ja hallinta-tehtävät sekä niihin läheisesti liittyvät toiminnot itsenäiseksi valtion kokonaan omistamaksi erityistehtävayhtiöksi. Eduskunta hyväksyi yhtiöittämisen kesäkuussa 2018 ja yhtiöittämislaki (574/2018) vahvistettiin 13.7.2018. Perustettava liikenteenohjausyhtiö aloittaa toimintansa 1.1.2019 alkaen.

Liikenneviraston vastuulla olevien meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminnan sekä näihin keskeisesti liittyvien suunnittelu-, tuki- ja hankintatoimintojen sekä tietojärjestelmien ja -infrastruktuurin yhtiöittämisellä luotaisiin liikenteen ohjauksen ja hallinnan yhtenäinen omistus- ja hallintamalli. Samalla, kun perustettava yhtiö (Traffic Management Finland Oy) aloittaa toi-

mintansa vuoden 2019 alussa, muodostettaisiin valtion liikenteenohjauskonserni liittämällä Liikennevirastosta yhtiötettyyn kokonaisuuteen Air Navigation Services Finland Oy ja Finrail Oy.

Perustettava yhtiö olisi valtion kokonaan omistama erityistehtävayhtiö, joka olisi liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. Yhtiön ohjaus perustuisi valtionyhtiöiden omistajaohjaukseen, toimialalainsäädäntöön ja sen perusteella annettuihin viranomaisten määräyksiin ja ohjeisiin. Lisäksi yhtiön ohjaus perustuisi sen liiketoiminnan kannalta keskeisen Liikenneviraston kanssa tehtävän palvelusopimuksen sisältöön.

Liikennevirastosta siirtyisi yhtiöön noin 180 HTV:tä. Yhtiön henkilöstön kokonaisvahvuus olisi yli 1000 HTV:tä.



2.3 Maakuntaudistus

Hallituksen esityksessä (HE 15/2017 vp) ehdotetaan säädettäväksi maakuntalaki, laki sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä niiden yhteinen voimaantulolaki. 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 lakiehdotuksen 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 1.1.2021 alkaen. Tarkoituksena olisi, että maakunnille siirtyy tehtäviä ELY-keskuksista, TE-toimistoista, aluehallintovirastoista, maakuntien liitoista ja muista kuntayhtymistä sekä kunnista.

Maakuntalakiehdotuksessa olevat liikennetehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa säädetään liikennealan tehtävistä, jotka koskevat kaikille maakunnille siirtyviä tehtäviä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lii-

kennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen ja saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämisestä. Nämä tehtävät olisivat maakunnille vapaaehtoisia, ne voisivat ottaa halutessaan tehtävät hoitaakseen.

Pykälän 1 momentin 14 kohta on maakunnalle siirtyvistä tehtävistä kattavin ja sen mukaan maakuntien tehtäviin kuuluisivat:

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

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelua toteutettaisiin 18 maakunnassa. Maakunnan tehtävänä olisi vastata liikennejärjestelmän toimivuudesta alueellaan. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain mukaan liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta. Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän yhtenä tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi olisi tärkeää huolehtia laaja-alaisesta yhteistyöstä valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Erityisen tärkeää olisi yhteen sovittaa eri liikennemuotojen (tie, rata, vesi, lentoliikenne) ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet.

Alueellinen tienpito

Alueellisella tienpidolla varmistetaan maakuntalain perustelujen mukaan liikenteen päivittäinen toimivuus ja turvataan tierakenteiden ja siltojen säilyminen. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain määritelmän mukaan tienpito on maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Nämä tehtävät toteutettaisiin sopimus pohjaisesti (päämiesagentti -sopimukset), koska valtio toimisi edelleen koko tieverkoston omistajana.

Sopimuksissa voitaisiin sopia tarkemmin yksittäisen maakunnan tai tiepidosta vastaavan maakunnan kanssa alueellisen tieverkon kunnossa- ja ylläpidosta sekä mahdollisista alueurakoista (esimerkiksi kilpailutus ja töiden valvonta sekä maakunnan alueella olevan valtakunnan verkon osan kunnossapito) ja muista tienpitoa koskevista tehtävistä. Näistä asioista säädettäisiin tarkemmin liikennejärjestelmästä ja maanteista annetussa laissa (503/2005).

Tie- ja liikenneolojen osalta tehtävään kuuluisivat toimintaympäristön seuranta sekä tiestö- ja liikennetietojen ylläpito ja seuranta. Maakunnan tulisi joko yksin tai yhteistyössä muiden maakuntien kanssa tuottaa tietoja liikennemääristä, asukkaiden ja elinkeinoelämäntarpeista valtakunnalliseen tietojärjestelmään. Nämä tiedot tukisivat maakuntastrategian ja julkisen talouden suunnitelman laatimista sekä tarvittavien investointien valmistelua ja palvelutason määrittelyä.

Valtionavustustehtävät

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 1 momentin 15 kohdan mukaan maakunta hoitaisi yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtäviä.

Yksityisteiden tienpito on tieosakkaiden vastuulla. Tieosakkaat määrittelevät tarvitsemansa tienpitotason ja rahoittavat sen itse. Tiekunnat ovat velvollisia ylläpitämään liittymät, jolla yksityistie liittyy maantiehen. Valtio ja kunnat voivat nykyisin antaa avustuksia eri tienpitotarkoituksiin. Valtionavustusmäärärahaa käytetään nykyisin yksityisten teiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen ja sitä kohdistetaan niin yksityisteille kuin yksityisteiden erityiskohteisiinkin, kuten yksityisteiden lauttapaikkoihin. Yksityistieavustusten kehyksissä oleva määräraha on ollut 3 miljoonaa euroa. Määräraha yksityisteiden kunnossapidon ja parantamiseen valtionavustuksiin ilman lisärahoitusohjelmia on noin 700 000 euroa. Erityiskohteille, erityisesti yksityistielossien ja lauttapaikkojen avustamiseen, on nykyisin osoitettu noin 2,3 miljoonaa euroa. Vuosina 2016-2019 yksityisteiden valtionavustusmäärärahaan on kohdistettu lisärahoitusta ns. korjausvelan vähentämiseen tarkoitetuista lisärahoitusohjelmista yhteensä 35 miljoonaa euroa.

Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen ja liikkumistapoihin edistämällä kävelyä ja pyöräilyä. Liikkumisen ohjaukseen on nykyisin osoitettu vuosittain määräraha 900 000 euroa valtion budjetista ja määrärahalla on rahoitettu kuntien ja yhteisöjen eri hankkeita. Maakunta voisi toteuttaa liikkumisen ohjausta joko yksin tai yhteistyössä muiden maakuntien kanssa.

Muut yksityisteihin liittyvät viranomaistehtävät

Uuden yksityistielain tullessa voimaan 1.1.2019 siirtyvät lakkautettavien tielautakuntien tehtävistä kunnan kadunpitovelvollisuuden arviointi, tiekunnan kokouksen koollekutsuminen ja hallintopakkeiden käyttäminen ELY-keskuksille. Tehtävät ovat pääsoin ELY-keskuksille uusia. ELY-keskus on myös voimassa olevan lain mukaan toimivaltainen tutkimaan tieosakkaan tai tiekunnan aloitteesta kysymyksen kunnan velvollisuudesta ottaa tienpito hoidettavakseen. Tämän osalta ei ole kyse ELY-keskuksille annettavasta uudesta tehtävästä.

Tiekunnan kokouksen koolle kutsumiseen valtuuttaminen ja teettämisuhan asettaminen tienpitoa koskevaan toimenpiteeseen velvolliselle olivat ELY-keskukselle uusia tehtäviä. Tehtäväkokonaisuus on kuitenkin pieni. Lisäksi tehtävien luonteesta johtuen niiden tarve ei ole kovin yleinen, ja suurella todennäköisyydellä ELY-keskukselle ei tule tehtäviä näihin tehtäväkokonaisuuksiin liittyen vuonna 2019 ja 2020.

Julkinen henkilöliikenne

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa säänneltäisiin liikennepalveluiden maakunnallisesta kehittämisestä ja järjestämisestä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä tieliikenteen osalta, lukuun ottamatta liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuja kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialuetta ja näiden alueiden liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Tällaisia julkisesta henkilöliikenteestä vastaavia toimivaltaisia kunnallisia viranomaisia olisivat muun muassa Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Lappeenranta, Rovaniemi ja Salo omalla alueellaan sekä seudullisia viranomaisia ovat muun muassa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Hämeenlinnan kaupunki, Joensuun kaupunki, Kuopion kaupunki ja Lahden kaupunki. Yhteensä viranomaisia on 14 kunnallista ja 12 seudullista viranomaista, jotka jatkavat toimintaansa entisellä tavalla, elleivät toisin päättä.

Rautatieliikenne päätettiin lisätä maakuntien toimivaltaan syksyllä 2017. Asiaa koskeva valtiovarainministeriön vastine toimitettiin eduskunnan hallintovaliokunnalle 8.12.2017. Maakuntien toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä täydentäisi liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallista toimivaltaa. Liikenne- ja viestintäministeriö määritteli tulevissa kilpailutuksissa käyttöoikeussopimuksissa valtakunnalliset yhteydet, mikä lähtökohtaisesti vastaisi pitkälti nykyistä junaliikennetarjontaa. Tarkoituksena olisi, että maakunnat voisivat halutessaan hankkia alueensa sisällä esimerkiksi hitaampia ja tiheämmin pysähtyviä junavuoroja, jotka palvelevat esimerkiksi maakunnan sisäistä työmatkaliikennettä. Lisäksi maakunnat voisivat hankkia yhteensovittaminen voitaisiin tehdä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa määriteltävän valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Lentoliikenteen ostot ovat osa julkista henkilöliikennettä ja tehtävä siirtyisivät valtiolta (Liikenne- ja viestintävirasto) maakunnille, mutta rahoitus toteutettaisiin erillsrahoituksena. Lentoliikenteen ostojen tehtävien siirrolla virastosta maakuntiin on vähäinen henkilöstövaikutus.

Tarkoituksena myös olisi, että lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon myönnetty valtionavustustehtävät siirtyisivät valtiolta (liikenne- ja viestintäministeriö) maakunnille. Maakunnat voisivat harkitessaan osoittaa tukea muille kuin Finavia Oyj:n lentoasemaverkkoon kuuluville lentopaikoille. Lentopaikkoja koskevan valtionavustustehtävän siirto ministeriöstä maakuntaan on vähäinen henkilöstövaikutus.

Julkinen henkilöliikenne koskisi maakuntalakiehdotuksen mukaan tieliikennettä, rautatieliikennettä, lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä. Tieliikennettä koskevat julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät ja Merenkurkun laivaliikenteen palveluiden ostoliikenne siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikenne- ja viestintävirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät (koskee muita kuin Finavia Oyj:n kenttiä) liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Maakuntalaisia mahdollistetaan se, että maakunnat ottavat hoitaakseen julkisen henkilöliikenteen tehtävät, suunnittelun, järjestämisen ja mahdolliset ostopalvelut. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoitettaviin tehtäviin muilta osin paitsi lentoliikenteen ostot, Merenkurkun liikenne ja valtionavustustehtävät.

Maakunnat voivat halutessaan hoitaa ja vastata maakunnan liikennepalveluiden kehittämisestä ja järjestämisestä kokonaisvaltaisesti. Tulevaisuudessa perinteisen julkisen henkilöliikenteen rinnalle syntyy uusia, tietoon perustuvia liikkumispalveluita ja digitaalisia tapoja jakaa ja yhdistellä nykyistä tarjontaa uudella asiakkaita paremmin palvelevilla tavoilla.

Saaristoliikenteen järjestäminen

Laki saariston kehittämisen edistämisestä (494/1981) sääntelee saariston kiinteän asutuksen mahdollisuuksia toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin. Lain 5 §:n mukaan ”valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytettävissään tarpeelliset liikenne ja kuljetuspalvelut ja että nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnaltaan kohtuulliset”.

Aikaisemmin kuljetusten järjestämisestä vastasi Merenkululaitos, mutta ELY-keskusten perustamisen jälkeen vuodesta 2010 lähtien järjestämisvastuu on ollut niillä. Varsinais-Suomen ELY -keskus kilpailuttaa ja avustaa keskitetysti liikennettä Sipoon, Raaseporin, osittain Inkoon ja Loviisan saaristoissa sekä Saariston Rengasteillä. Avustetulla saaristoliikenteellä tarkoitetaan sellaista yksityisen liikenteenharjoittajan vesiteitse merikelpoisella aluksella hoitamaa säännöl-

listä liikennettä, joka palvelee saaristossa pysyvästi asuvia henkilöitä sellaisilla saariston sisäisillä tai saariston ja mantereen välisillä reiteillä, joilla ei ole muuta säännöllistä liikennettä tai tieyhteyksiä.

Saariston yhteysalusliikennepalvelujen liikennöinnistä on tehty monivuotiset sopimukset eri alueille. Suurin osa voimassa olevista sopimuksista päättyy vuonna 2023.

Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan maakunta voi huolehtia saaristoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä. Maakunta vastaisi saariston yhteysalusliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä yksityisteiden losseja ja lauttapaikkoja koskevista avustustehtävistä. Nämä tehtävät siirtyisivät maakunnalle ELY-keskusten liikennevastuualueelta, jossa tehtävää on hoidettu yhteysalusliikenteen osalta keskitetysti Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta. Maakunnat voisivat hoitaa tehtävää joko itsenäisesti tai yhdessä muiden maakuntien kanssa. Saaristoliikenteen sääntely on sisällytty erilliseen hallituksen esitykseen (ns. MAKU 2-paketti, HE 14/2018 vp).

2.4 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).

2.4.1 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 pääväylistä, kuten Eurooppa-teistä. Lisäksi valtion alemman tieverkon hankkeiden rahoitus, fyysinen suunnittelu ja toteuttaminen ovat Trafikverketillä. Hankkeet priorisoidaan 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 liikenneinfrastruktuurisuunnitelmiin eli alueellisen liikenneverkon kehittämisen. Muita maakuntien tehtäviä ovat vastuu terveydenhuollosta, paikallisliikenteestä sekä maakuntakaavoituksesta.

Ruotsissa on lisäksi 21 lääninhallitusta, jotka edustavat valtiota ja valvovat valtion etua alueta-solla. Lääninhallitukset muun muassa seuraavat valtion päätösten täytäntöönpanoa alueellisesti 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 alueel-laan, kuten edellä on mainittu.

Ruotsissa on tällä hetkellä 290 kuntaa. Vuosien 1962 ja 1974 välillä kuntien määrää supistettiin noin 1000:sta 278:aan. Tämän jälkeen on tapahtunut joitain kuntajakoja, jotka ovat johtaneet tämän päivän lukumäärään. Kunnat vastaavat pääasiassa omista kaduistaan, mutta pääkadut voi-vat olla myös 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 ta-voitteena on ollut saavuttaa oikea tienpitovastuu valtion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien vä-lille, 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 mil-jardia kruunua (n. 56 miljardia EUR) kauden aikana. Tästä summasta 241 miljardia kruunua (n. 25,7 mrd. EUR) kohdennetaan teiden ja rautateiden hoitoon ja ylläpitoon. Loput 281 miljardia (n. 30 mrd. EUR) kruunua kohdennetaan infrastruktuurin kehittämiseen. Valtiollisen rahoituk-sen lisäksi toimenpiteitä rahoitetaan ruuhkamaksuilla ja muilla maksuilla noin 67 miljardilla 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 liikenneinfra-struktuuria koskevat suunnitelmansa samalle jaksolle 2014–2025. Suunnitelmat sisältävät maa-kuntien suunnittelemat investoinnit koskien muun muassa niiden osuuksia alueellisesta joukko-liikenteestä, yhteiskustannusosuuksia kansallisesta suunnitelmasta, teiden vaatimia toimenpi-teitä sekä kevyenliikenteenväylien tarpeita. Valtioneuvosto päättää maakuntien taloudellisista kehyksistä.

Mahdollisista tienkäyttömaksuista ja niiden perimisestä päättää Ruotsin hallitus asiaa sääntelevän lain (Lag om infrastrukturavgifter på väg, 2014:52) puitteissa. Tällä hetkellä tienkäyttö-maksuja peritään Ruotsin ja Tanskan välisellä Öresundin (Juutinrauman) sillalla sekä Ruotsin ja Norjan välisellä Svinesundin liittymällä. Kaupunkitullimaksujen perimisestä päättää Ruotsin eduskunta. Tällä hetkellä kaupunkitullimaksuja peritään säännöllisesti vain Tukholmassa ja Gö-teborgissa.

2.4.2 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 sekto-rivastuu. Statens vegvesen muodostuu keskushallinnosta (Vegdirektoratet) ja viidestä tiepiiristä (region). Kukin tiepiiri kattaa useamman maakunnan ja ne vastaavat tiepiirinsä alueella valtion teistä sekä maakuntateistä maakuntien ohjauksessa. Statens vegvesenin kokonaishenkilömäärä

on 7332. Tiesasioissa 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 lisäksi 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 maakunta että kunta. Maakunnat saavat liikennerahoituksensa valtiolta ja tietulleista, joista saadaan 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 kerättävistä tietulleista. Lisäksi yhtiö voi saada valtiolta lainaa. Lisäksi Norjassa käynnistellään uudestaan Public Private Partnership -hankkeita (PPP).

Norjan tieverkostoa rahoitetaan sekä suoraan valtion varoilla, että tietullimaksuilla. Maassa on tällä hetkellä käytössä noin 210 aktiivista tietullipistettä, joilla peritään kyseisiä maksuja. Tietullimaksut ovat Norjassa luonteeltaan veroihin rinnastettavia suorituksia, joita kerätään pääosin yksityisiltä kansalaisilta käyttöperusteisesti. Vertailukohtana voidaan mainita tältä osin Ranska, sillä Norjan tietullijärjestelmä vastaa hyvin paljon Ranskan tietullijärjestelmää. Tietullimaksuja maksetaan Norjassa tavanomaisesti vähintään siihen asti, kunnes kyseisen tien rakennuskustannukset on täysin katettu.

2.4.3 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 yleistielaki (Lov om offentlige veje).

Valtion tiehallinto Vejdirektoratet vastaa valtion tieverkosta eli käytännössä moottoriteistä ja muista pääteistä, kansainvälisesti tärkeistä teistä ja teistä, jotka yhdistävät Tanskan eri maanosia. Kaikki muut tiet ovat kuntien vastuulla. Vejdirektoratetillä on selkeä tieliikenteen sektori-vastuu ja sen kokonaishenkilömäärä on noin 820. Tanskassa hallinnolla on muutoinkin sektori-vastuut 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 tarkoituksena 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 %) läänien (amt) teistä siirrettiin kuntien vastuulle. Vaikka kunnat saivat vastuulleen huomattavasti lisää teitä ja katuja, liikennesuorite keskittyy valtion tieverkolle. Uudistuksella lakkautettiin samalla 14 läänin (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 tähtäimellä.

Tanskan tieverkosto on suurimmaksi osaksi maksutta kaikkien tahojen käytettävissä. Poikkeuksia yllä mainitusta ovat joidenkin siltojen, kuten Ison-Beltin (Storebælt) sillan ja Juutinrauman (Øresund) siltojen käyttö, sillä näiden siltojen käyttäjiltä peritään erillistä käyttömaksua. Siltoja hallinnoivat yhtiöt ovat osa suurempaa Sund og Bælt -nimistä konsernia. Tämä konserni on tytäryhtiöineen Tanskan erityislainsäädännön alainen.

Sillankäyttömaksut perustuvat siihen, että molempien siltojen käyttäjiltä peritään käyttömaksu aina, kun käyttäjä ylittää sillan. Käyttömaksu ei ole luonteeltaan täysin kiinteä. Käyttömaksuja saatetaan nimittäin ajoittain laskea esimerkiksi tiettyjen alennusten ja kampanjoiden ajaksi, jolloin siltojen käyttömaksut ovat normaalia alhaisempia. Sillankäyttömaksujen tasot vaihtelevat riippuen siitä, onko kyseessä yksityishenkilön vai yrityksen käyttöön rekisteröity ajoneuvo. Lisäksi maksuihin vaikuttaa vuodenaika, vuorokaudenaika sekä tehtyjen matkojen määrä.

2.5 Nykytilan arviointi

ELY-keskusten liikennevastuualueen tehtävät siirtyvät pääasiassa maakuntien vastuulle ja hoitettavaksi. Nämä tehtävät koskevat erityisesti liikennejärjestelmän toimivuutta, alueellista tienpitoa ja liikennepalveluiden järjestämistä ja suunnittelua. Muutoksella päätöksenteko siirtyy lähemmäksi asukkaita ja alueella toimivaa elinkeinoa. Vastuu liikenteen päivittäisestä toimivuudesta ja sen varmistamisesta siirtyy valtiolta maakunnille, mutta tienpidon rahoitus säilyy eril-

lisrahoituksena ja valtiolla. Tämä tulee edellyttämään tehtävien kokoamista, osaamisen ylläpitoa ja kehittämistä sekä riittäviä resursseja, jotta tehtävistä voitaisiin suoriutua tuloksellisesti ja tavoitteiden mukaisesti.

Maakuntaudistuksen edellyttämät säädösmuutokset toteutetaan liikenteen osalta tämän esityksen liitelaeilla.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

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 liikennejärjestelmän palvelutasoon ovat lisääntyneet.

Maakuntaudistuksen yhteydessä pääministeri Sipilän hallitus on 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 liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa tarkoitettujen liikennetehtävien hoitamisessa. Kyseiseen lakiin on kirjattava eri toimijoiden välinen työnjako ja vastuut uudessa tilanteessa.

Valtion maantieverkon omistajuuden ja valtakunnallisesti kestävä tienpidon kannalta tehtävien kokoaminen ylimaakunnalliseksi yhteistyöksi sekä erillisrahoitus ovat ainoa tapa säilyttää tieverkko ja palvelutaso yhtenäisenä eri puolilla maata. Alueellisen tienpidon tehtävät rahoitettaisiin niin sanottuna erillisrahoituksena liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta. Erillisrahoiduksesta ja sen kohdistamisesta on tarpeen ottaa perussäännökset liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin.

Vuosien ajan tienpidon tuottavuutta on parannettu organisaatorakennetta tehostamalla ja toimintoja keskittämällä. Viimeksi vuoden 2016 alussa käynnistettiin hankinta-alue toiminta vastauksena ELY-keskusten YT-prosessissa asetettuihin vaatimuksiin. Nykyisten keskittämisten hyötyjen säilyttäminen on tärkeää, ja tehtävien koonnista on siksi tarpeen säätää laissa.

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

Hallitus antoi keväällä 2018 eduskunnalle esityksen laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä (HE 45/2018 vp; 572/2018), joka hyväksyttiin muutettuna kesäkuussa 2018 ja tuli voimaan 1 päivänä elokuuta 2018. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovai- kutteista ja 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 kestävä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso.

Nykyisin suunnittelutarpeista ja -kohteista päätetään ELY-keskusten ja Liikenneviraston yhteistyössä. Valtakunnallinen suunnitteluohjelma laaditaan yhteistyössä ELY-keskusten kanssa, mutta suunnitteluohjelmasta vastaa ja päättää Liikennevirasto käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Valtakunnallisen yhtenäisyyden ja suunnittelurahoituksen tehokkaan kohdistamisen varmistamiseksi olisi myös uudessa tilanteessa tienpidon tehtävien hoitamisen siirtyessä maakunnille perusteltua säilyttää vastaavanlainen yhteistyöhön perustuva toimintamalli.

Maakuntauudistus ja muu liikennettä koskeva lainsäädäntö

Jatkossa maakuntalakiesityksen mukaan maakunta hoitaisi yksityisteiden valtionavustustehtäviä ja tieavustukset ja yksityisteiden erityiskohteisiin kohdistettavat avustukset eriyttäisiin toisistaan niin, että lossien ja lauttapaikkojen avustamista käsiteltäisiin osana saaristoliikenteen kokonaisuutta. Teille kohdistettava yksityistieavustus olisi jatkossa maakuntien yleiskatteellista rahoitusta ja erityiskohteille kohdistettava rahoitus jaettaisiin maakunnille erillisrahoituksena.

Maakuntauudistuksen tullessa voimaan ELY-keskukseen 1.1.2019 siirtyneet tielautakuntien tehtävät kunnan kadunpitovelvollisuuden arviointiin, tiekunnan kokouksen koollekutsumiseen ja hallintopakkeinojen käyttämiseen liittyen olisi tarkoituksenmukaista siirtää maakuntauudistuksen yhteydessä perustettavaan Valtion lupa- ja valvontavirastoon.

Ratalakiin sisällytetään tarkemmat säännökset maakuntien tehtävistä lausunto- ja kuulemismenettelyissä. Julkisen henkilöliikenteen järjestämistä koskevat muutokset sisällytetään liikenteen palveluista annettuun lakiin sekä lentoasemien rahoitusta koskevat muutokset sisällytetään ilmailulakiin.

Esitykseen sisältyy lisäksi liitelakeja, joihin on tehtävä maakuntauudistuksesta johtuvia muutoksia toimivaltaisiin viranomaisiin ja niiden nimiin.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on maakuntauudistuksen täytäntöön paneminen maakuntalakehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14-15 kohtaan ja 2 momentin 1 kohtaan sisältyvien tehtävänalojen osalta. Esityksen tavoitteena on toteuttaa näiden tehtävien siirrot, tarvittavat henkilöstö- ja omaisuus-siirrot ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin sekä tehdä muut tienpidon ja liikenteen toimijakentän muuttumisen vuoksi tarpeelliset muutokset. Lisäksi esitykseen sisältyy tehtävä- ja henkilöstösiirtoja ELY-keskuksista valtiolle (Väylävirastoon sekä liikenteenohjausyhtiöön).

Vaikka maakunnalle tulee tienpidon tehtäviä, ei maantieverkon omistajuutta ole maakuntauudistuksessa 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. Keskeisiä tavoitteita tähän liittyen ovat myös tienpidon laadun varmistaminen ja valvonnan parantaminen. Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämissmallissa.

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 ja riittävän rahoituksen turvaaminen uudessa tienpidon järjestämismallissa.

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

Esityksen tavoitteena on myös tuoda liikennepalvelut lähelle maakunnan asukkaita ja yrityksiä siirtämällä toimivaltaa ja järjestämisvastuuta valtiolta maakunnille. Erityisesti tämä koskee julkista henkilöliikennettä kuten tie-, rautatie- ja lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Esityksen valmistelun keskeisiä lähtökohkia ovat olleet maakuntauudistuksen toteuttaminen maakuntalakiehdotuksen mukaisesti sekä maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden turvaaminen kaikissa ratkaisuissa. 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 määrärahan käyttämiseen olisivat olemattomat.

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

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 (yksitystiet, 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 ratkaisussa. 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 maakunnat voisivat vaikuttaa maanteiden alueellisiin investointeihin ja kunnossapitoon. Erillisrahoituksessa maanteiden valtakunnallinen yhtenäisyys voitaisiin varmistaa koko tieverkolla, ja asiakkaalle tarjottaisiin tieverkkoluokittain 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 tienpitoalueilla.

Edeltävän hallituksen esityksen valmistelussa (HE 45/2018 vp) seurattiin valmistelun alkuvaiheessa käynnissä ollutta liikenneverkon liiketaloudellista kehittämistä koskevan hankkeen valmistelua, jossa esitettiin mahdollisuutta perustaa niin sanottu liikenneverkkoyhtiö. Liikenneverkkohankeen kannalta maantieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla pidettiin keskeisenä. Sekä edeltävän että tämän esityksen valmisteluissa on 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 maakuntalakiehdotuksen 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 olisiko pelkkä sopimusohjaus riittävä 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 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.

Valtakunnallisten tehtävien järjestämisen osalta vaihtoehtoina valmistelussa olivat valtakunnallisten tehtävien siirtäminen keskitetysti Väylävirastoon tai kaikkien tehtävien siirtäminen maakuntiin.

Valtakunnallisten tehtävien siirtämistä Väylävirastoon puoltavat osaltaan resurssikysymykset. ELY-keskuksissa saavutetut tehtävien keskittämisedut olisi mahdollisuus säilyttää siirtämällä tehtävät Väylävirastoon. Ratkaisu varmistaisi henkilöresurssien tehokkaan käytön sekä toisi mahdollisuuden synergiaetuihin Väyläviraston nykyisten tehtävien kanssa ja mahdollisuuden hyödyntää Väyläviraston osaamista. Keskittämällä valtakunnalliset tehtävät Väylävirastoon varmistettaisiin myös valtakunnallisesti tehokas ja asiantunteva asiakaspalvelu sekä tehtävien valtakunnallisesti yhtenäinen hoitaminen. Heikkoutena valtakunnallisten tehtävien siirtämisessä Väylävirastoon 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. 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 Väylävirasto. Kaikkia nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavia tienpidon tehtäviä ei valtion omistajuudesta johtuen voida siirtää maakuntiin. Myös Väylävirastolla olisi siten edelleen ja nykyistä enemmän tienpidon tehtäviä. Kun Väylävirasto toimii tienpitäjänä, voidaan siitä käyttää joko virastonimeä Väylävirasto tai tienpitäjä-käsitettä. Edellä mainitun mukaisesti maakuntien on välttämätöntä tehdä yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Vaihtoehtoja maakuntien tienpidon vastaavasta toimijasta puhuttaessa on ainakin maakunta tai tienpitoalue. Koska tavoitteena on, että maakunnat saisivat itse määrittää tienpidon tehtävien hoitamisessa tehtävän yhteistyön muodon maakuntalain mahdollistamissa rajoissa, ja koska mikään näistä yhteistoimintamuodoista ei muodosta erillistä organisaatiota tai oikeushenkilöä, vastuu tehtävien hoidosta kuuluisi viimekädessä maakunnille. Siksi selkeintä olisi säätää tehtävät yksinkertaisesti maakunnalle. Esimerkiksi tienpitoalue-käsitettä ei voisi käyttää, koska vastuutaho jäisi tällöin lain tasolla epäselväksi.

Esityksen valmistelun aikana on pääosin saatettu voimaan laki liikenteen palveluista (320/2017). Se tulee lähivuosina uudistamaan merkittäväällä tavalla koko liikennejärjestelmää antamalla tilaa kehittää liikennejärjestelmän käyttäjille heidän tarpeitaan vastaavia laadukkaita, edullisia ja tehokkaasti tuotettuja uudenlaisia liikkumisen palveluja ja palvelukokonaisuuksia. Lailla pyritään vastaamaan uusien maailmanlaajuisten ilmiöiden kuten automaation, digitalisaation ja jakamistalouden mukanaan tuomiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin, jotka muovaavat koko yhteiskuntaa toimintaympäristönä. Nämä samat toimintaympäristön muutokset tulevat vaikuttamaan liikennejärjestelmän suunnitteluun myös muutoin kuin liikkumisen palveluiden suhteen, esimerkiksi 3D-tulostuksen ja virtuaaliodellisuusratkaisujen myötä, jotka voivat vaikuttaa paitsi ihmisten myös tavaroiden liikkumistarpeisiin. Uudet palvelut perustuvat tiedon tehokkaaseen hyödyntämiseen sekä digitaalisuuteen, automaatioon, uusiin innovaatioihin ja uudenlaisiin liiketoimintamalleihin. Palvelumuotojen, esimerkiksi liikkumispalveluiden tai hyvinvointipalvelujen väliset raja-aidat madaltuvat, mikä tarkoittaa sitä, että eri palvelumuodot integroituvat uusiksi kokonaispalveluiksi. Uudet palvelut ja palvelukokonaisuudet yhdistettynä kattaviin ja toimintavarmoihin liikenne- ja viestintäyhteyksiin mahdollistavat käyttäjille entistä

laadukkaammat ja saumattomammat matka- ja kuljetusketjut. Uudet palvelut laajentavat liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoimaa merkittävästi. Liikennejärjestelmän suunnittelussa tämä merkitsee siirtymistä väyläpainotteisesta tarkastelusta käyttäjälähtöiseen suunnitteluun, jossa hyödynnetään ja yhdistellään monipuolisesti uudenlaisia liikkumisen palveluja, tietoa sekä liikenne- ja viestintäyhteyksiä kehittäviä toimenpiteitä käyttäjien matkojen ja kuljetusten toimivuuden parantamiseksi.

Uudenlaisia liikkumisen palveluita ja palvelukokonaisuuksia kehittyy lain voimaantulon jälkeen nopeasti, ja ne muuttavat ihmisten ja yritysten käyttäytymismalleja. Moni uusi palvelu syntyy täysin markkinaehtoisesti. Välillä nopeastikin muuttuvien markkinaehtoisten palvelujen vaikutukset tulee huomioida osana pitkäkestoisia julkisia suunnitelmia. Liikennejärjestelmän suunnittelun tulee olla jatkuvaa, osallistavaa, vuorovaikutteista ja ketterää niin, että suunnitelmien sisältämien ratkaisujen tarpeellisuutta ja laatutasoa arvioidaan kysynnän muuttuessa sekä uudenlaisten korvaavien tai täydentävien palvelujen kehittyessä. Tietoon ja uuteen teknologiaan perustuvia työkaluja voidaan ja tulisi liikennejärjestelmäsuunnittelussa kehittää ja hyödyntää entistä paremmin niin käyttäjäkokemuksen ja käyttäjäytyytyväisyyden kuin suunnitelmien ajanmukaisuuden, toteutumisen ja vaikuttavuudenkin seurannassa.

3.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalakehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kodan ja 2 momentin 1 kohdan mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin tehtävät tehtäväsiirrot. Nämä tehtävät koskevat liikennejärjestelmäsuunnittelua, tienpitoa, yksityisteiden avustustehtäviä ja julkista henkilöliikennettä.

3.3.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Lakiin tehtäisiin tarpeelliset muutokset ja lisäykset koskien tienpidon järjestämistä. Tienpidon tehtävät jakautuisivat jatkossa valtion ja maakuntien välille. On tarpeen säätää sopimusmenetelyyn perustusvasta tienpidon hoitamisesta valtion ja maakuntien yhteistyönä. Tässä kokonaisuudessa on varmistettava maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys. Lakiin lisättäisiin uutena kokonaisuutena maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset.

Tienpidon järjestämismalli

Lain 1 luvussa säädettäisiin uuden tilanteen yleisellä tasolla edellyttämistä perusratkaisuista kuntien maakuntien ja valtion rooleista ja vastuusta tienpidossa, tienpidon erillisrahoituksesta, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista sekä maanteiden palvelutason määrittelyn vaatimista seikoista ja tienpidon yleisistä vaatimuksista. Lain 1 b luvussa säänneltäisiin tienpidon tehtävien hoitamisen järjestämisestä sekä valtion ja maakunnan välisestä suhteesta, tienpidon tehtävien hoitamisesta maakunnissa, valtion ja maakuntien välisistä sopimuksista ja tienpidon erillisrahoituksesta. Tienpitäjänä toimisi valtiota edustava Väylävirasto.

Maakuntien olisi hoidettava niille tässä laissa säädetyt tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa muodostamalla enintään yhdeksän tienpitoaluetta, jotka olisi organisoitava jollakin maakuntalain 8 luvussa säädetyllä yhteistoiminnan muodolla. Tienpitoalueella tarkoitettaisiin siten maakuntien yhteistyösopimuksen osapuolina olevien maakuntien toimialueiden muodostamaa aluetta, jolla hoidettaisiin alueen maakunnille kuuluvat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Maakuntalain mukaiset yhteistoimintamuodot eivät merkitse erillisen oikeushenkilön perustamista. Siksi ehdotettavassa laissa säädettäisiin maakuntien hoidettavaksi tulevat tienpidon tehtävät kuten esimerkiksi luvussa 2 säädetyt maanteiden suunnittelun tehtävät maakunnalle. Näiden tehtävien hoitaminen edellyttäisi kuitenkin tehtävän maakuntien yhteistyössä tienpitoalueilla. Maakuntien tienpitoalueilla tienpidosta vastaavaa toimijaa ei myöskään tarkemmin määriteltäisi, vaan asia jätettäisiin maakuntien yhteistyösopimuksen varaan.

Maakuntien tulisi sopia tienpitoalueista niin, että huomioitaisiin tienpidon kustannustehokkuus sekä maanteiden yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen, vaadittavan palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen sekä tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen. Mikäli yhteistyöneuvotteluissa ei päästäisi yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Maakuntien tehtävänä tienpitoalueilla hoidettavana olisi jatkossa tienpidon ja rahoituksen suunnittelu, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu, maanteiden hankesuunnittelu sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat sekä niihin liittyvä valvonta. Tähän liittyen maakunnilla olisi myös merkittävä vastuu tienpitoon liittyvien markkinoiden toimivuuden varmistamisessa. Palveluntarjoajien näkökulmasta etenkin hankintojen sisällön yhdenmukaisuus sekä hankintojen aikataulus ja laajuus ovat tärkeitä näkökohtia.

Maakuntien vastuulla olevan tienpidon rahoitus eriteltäisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Väylävirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset tienpitoalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Väylävirasto varaisi osan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin.

Valtio ohjaisi tienpitoalueella maakuntien tehtävänä olevaa tienpitoa tienpidon sopimuksen, informaatio-ohjauksen sekä Liikenne- ja viestintäviraston tienpidon yleisiä vaatimuksia täsmentävien mahdollisten määräysten keinoin. Maantieverkon omistajan valtion tason näkemykset, ja sen ylläpitäjä hallitusvaltaa käyttävän hallituksen liikennepoliittiset linjaukset voitaisiin viedä maakuntien ohjaukseen ja sopimusprosessiin liikenne- ja viestintäministeriön Väylävirastoon kohdistaman tulosohjauksen kautta sekä toisaalta pitkäjänteisesti 1 a luvussa ehdotettavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta.

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

Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi tarpeellisesta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista. Nämä liittyvät myös tienpidon markkinoiden toimivuuden varmistamiseen, missä tienpitäjällä olisi valtakunnallinen näkökulma. Sopimus sisältäisi tienpitoalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Jos Väyläviraston ja tienpitoalueen maakuntien välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston ja tienpitoalueen maakuntien 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.

Väylävirasto vastaisi 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 Väylävirastoon. Maantiet ovat Väyläviraston 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 Väyläviraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Väyläviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupa-toiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet.

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

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

Lakia täydennettäisiin säätämällä Väylävirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvät avustavat maastopalvelutehtävät sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi.

Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot siirretään perustettavan liikenteenohjausyhtiön tehtäväksi 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen. Jatkossa Väylävirasto tilaa liikenteenohjausyhtiöltä tienpidossa tarpeelliset, yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, jotka ovat palvelujen käyttäjille nykyisen toimintamallin periaatteiden mukaisesti maksuttomia. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät kuuluvat tulevan liikenteenohjausyhtiön tehtävälleen. Telematiikkaan liittyvä hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, ja kansallisen yhteistyön koordinointi ovat edelleen valtion tehtäviä, jotka hoidetaan jatkossa Väylävirastossa. Myös tunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät ovat Väyläviraston tehtäviä. Lisäksi Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen nykyiset tehtävät kuuluvat jatkossa liikenteenohjausyhtiön tehtävälleen.

ELY-keskusten liikennevastuualueiden tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö olisi tarkoitus siirtää liikenteenohjausyhtiöön ELY-keskusten lakattua vuoden 2021 alussa.

Liikennejärjestelmäsunnittelu

Lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) on 1 päivänä elokuuta 2018 voimaantulleella muutoksella lisätty liikennejärjestelmää käsittelevä 1a luku.

Jokaisen 18 maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti liikennetehtävänä vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsunnittelusta ja sen kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun ja naapurimaakuntien liikennejärjestelmäsunnitteluluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä ja maankäytön yhteistyössä. Jokaisen maakunnan tehtäviin kuuluisivat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpi-toalueella sovitun toimijan toimesta. Maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua.

Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta sekä kyseisen liikennejärjestelmäsunnitelman yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Väylävirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelman valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä raide- ja vesiliikenteen kannalta. Myös Liikenne- ja viestintävirasto osallistuisi maakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman valmisteluun oman toimialansa osalta.

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma olisi monivuotinen ja se voitaisiin tehdä myös ylimaakunnallisena. Maakunnan liikennejärjestelmäsunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta maakunnan strategista suunnittelua. Valtakunnallinen ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsunnitelmat olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa.

Liikennejärjestelmän toimivuus sisältää liikennejärjestelmäsunnittelua, tarveselvityksiä ja esisuunnittelua sekä suunnittelun yhteensovittamista maakunnan muun suunnittelun sekä kuntien ja valtion suunnittelun kanssa. Toiminta koskee periaatteessa myös liikenteen ohjausta, nopeusrajoituksia ja tienpidon lupia, mutta koska väyläomaisuuden omistajuus on valtiolla, tulisi näistä tehtävistä sopia erikseen. Tähän kuuluvat myös liikenneturvallisuustehtävät, jotka liittyvät kaikkeen toimintaan. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

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 valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Maakunnat voivat hoitaa lisäksi julkiseen henkilöliikenteen suunnitteluun, yksityisteihin, saaristoliikenteeseen ja liikkumisen ohjaukseen ja lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään myös osana liikennejärjestelmäsunnittelua.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi ja suunnittelun kannalta on tärkeää tehdä laaja-alaista yhteistyötä julkisten toimijoiden, elinkeinoelämän, järjestöjen ja muiden sidosryhmien kesken. Liikennejärjestelmäsunnittelussa on huomioitava kaikki liikennemuodot ja kul-

kutavat ja niiden yhteensovittaminen sekä sovitettava se yhteen maakunnan strategian ja maakuntaohjelmatyön kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma voisi olla myös osa maakuntastrategiaa tai muuta strategista suunnittelua. Maakunnat voisivat esimerkiksi tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelmia tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa.

Ajantasaisia liikennetietoja sekä liikenteen automaation mahdollistamia palveluita tulisi voida tarjota tienkäyttäjille. Alueiden kehittämisestä annetun lain 17 § velvoittaa maakuntien liitot käynnistämään liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin ja johtamaan siihen liittyvää yhteistyötä. Tämä sekä ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu siirtyisivät osaltaan uusien maakuntien tehtäväksi. Väylävirasto osallistuisi maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen maanteiden, ratojen sekä vesiväylien näkökulmista. Väylävirasto väyläverkon omistajan roolissa osallistuisi maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimisi lausunnonantajana. Nykyisin ELY-keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta. Myös Liikenne- ja viestintävirasto osallistuisi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta. Erityisesti viraston tehtävänä olisi toimia yleisenä strategisena tukena liikenne- ja viestintäministeriölle sekä avustaa julkista henkilöliikennettä ja tietovarantojen hyödyntämistä koskevista asioista.

Maanteitä ja tienpitoa koskevat sisällölliset muutosehdotukset

Lain 2 luvussa säädettäisiin, että maakunta tienpitoalueella vastaisi yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta, mutta tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen. Suunnittelukohteista sovittaisiin osana tienpidon sopimusta perustuen muun muassa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistettuihin suunnittelutarpeisiin. Maakunnan olisi tienpitoalueella 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 maakunta tienpitoalueella.

3.3.2 Yksityistielaki

Maakuntauudistuksen yhteydessä yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyy maakuntiin. Lisäksi Valtion lupa- ja valvontavirastoon siirretään muutamia ELY-keskukselle kuuluvia tiekunnan hallintoon ja tieosakkaiden sekä muiden asianosaisten oikeusturvaan liittyviä pieniä tehtäväkokonaisuuksia, joita ovat kunnan kadunpitovelvollisuuden arviointiin, tiekunnan kokouksen koollekutsumiseen ja hallintopakkokeinojen käyttämiseen liittyvät tehtävät.

Yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyisi maakuntalain mukaan maakuntien pakolliseksi tehtäväksi (maakuntalaki 6 § 1 momentti). Tarkoitus olisi, että eduskunta määrittelee talousarvioissaan yksityisteille suunnattavien määrärahojen suuruuden. Yksityisteiden valtionavustusmääräraha jaetaan maakunnille osana yleiskatteellista rahoitusta, jolloin maakunnat määrittelevät itse yksityisteille suunnattavan avustusmäärärahan suuruuden.

Yksityisteiden lauttapaikkojen osalta avustustehtävä hoidettaisiin osana saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä maakuntalain 6 §:n 2 momentin mukaisesti. Tehtävä olisi maakunnille vapaaehtoinen ja saadakseen rahoituksen tehtävän hoitoon, niiden tulisi ottaa kyseinen tehtävä maakuntastrategiassaan hoitaakseen. Yksityisteiden lauttapaikkojen valtionavustusmääräraha jaettaisiin maakunnille erillisrahoituksena, joten lauttapaikkojen ylläpidon avustus eriytettäisiin pykälän momentissa 1 tienpitoon tarkoitettusta avustusmäärärahasta.

3.3.3 Ratalaki, julkinen henkilöliikenne, lentoliikenne ja lentoasemat sekä liikkumisen ohjaus sekä muut maakuntaudistusta koskevat muutosehdotukset

Ratalakiin tehtäisiin maakuntaudistuksesta johtuvat tarpeelliset muutokset.

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:ssä määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti muita jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi lisäksi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen julkisissa henkilöliikenneasioissa vastaten maakunnan julkisen henkilöliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Tehtävä olisi kuitenkin vapaaehtoinen maakunnille. Kaupungit ja seudulliset toimijat 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 (560/2018) ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämisestä (494/1981, muutosesitys sisältyy esitykseen HE 14/2018 vp).

Julkisen henkilöliikenteen järjestämistehtävät siirtyisivät ELY-keskuksista maakuntiin, lentoliikenteen ostotehtävät Liikenne- ja viestintävirastosta maakuntiin ja lentopaikkojen valtionavustuksia koskevat tehtävät liikenne- ja viestintäministeriöstä maakuntiin. Julkinen henkilöliikenne koskisi tie-, rautatie- ja lentoliikennettä sekä Merenkurkun liikennettä.

Maakuntaudistuksen vuoksi muutetaan lakia Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan vuokraamisesta sekä kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä annettua lakia (104/2011) ja Saimaan kanavan komission jäseneksi ehdotetaan Etelä-Karjalan maakuntaa. Maakunnalle ja Valtion lupa- ja valvontavirastolle esitetään lausunto-, kuulemis- ja tietojensaantioikeuksia tai ilmoitusvelvollisuuksia eräisiin lakeihin (esimerkiksi sähköisen viestinnän palveluista annettu laki, merilaki, merenkulun ympäristönsuojelulaki, laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja vesiliikennelaki). Nämä ovat pääasiassa teknisiä muutoksia.

3.3.4 Rahoitus

Maakuntien maakuntalakiehdotuksen mukaisten tehtävien rahoitus ehdotetaan koottavaksi uudistuksessa ensisijaisesti valtiovarainministeriön pääluokkaan perustettavalle maakuntien valtionrahoitusmomentille (maakuntien rahoitus –momentti; yleiskatteellinen momentti). Rahoituksesta laaditun hallituksen esityksen (HE 57/2017 vp) mukaisesti rahoitusmomentille siirtyisi rahoitusta toimintamenojen osalta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimintamenomomentilta 32.01.02, työ- ja elinkeinotoimistojen toimintamenomomentilta 32.30.01 sekä aluehallintovirastojen toimintamenomomentilta 28.40.01.

Lisäksi yleiskatteiselle momentille olisi tarkoitus siirtää rahoitusta hallinnonaloittain yhdeltä tai useammalta maa- ja metsätalousministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, sosiaali- ja terveysministeriön sekä ympäristöministeriön momentilta.

Liikennetehtävien rahoitus jakaantuu maakuntaudistuksessa yleiskatteelliseen rahoitukseen ja erillisrahoitukseen. Valtion suorittamaa erillisrahoitusta on ensinnäkin tilanteissa, joissa tehtävä säilyy valtion vastuulla ja joissa maakunta toimii toimeksiantotehtävään liittyvän sopimuksen mukaisesti. Merkittävin tällainen tehtävä on alueellinen tienpito. Muita erillisrahoituksella toteutettavia tehtäväkokonaisuuksia olisivat: yksityistielossien ja -lautta-alusten valtionavustus, saaristoliikenne ja lentoliikenteen ostot.

Yleiskatteellisena rahoituksena toteutettaisiin: maakunnan liikennepalveluiden kehittämistä ja järjestämistä, julkisen henkilöliikenteen ostot ja kehittäminen, liikkumisen ohjauksen avustukset, eräiden lentopaikkojen rakentaminen ja ylläpito sekä yksityisteiden valtionavustukset.

Yleiskatteelliselle rahoitusmomentille siirrettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta

- Momentti 31.10.41 Valtionavustus eräiden lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon (siirtomääräraha 3 v); 100 %:a momentin määrärahasta. Siirtyvä määräraha 1 miljoonaa euroa.
- Momentti 31.10.50 Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen (siirtomääräraha 3 v); n. 5 %:a momentin määrärahasta. Siirtyvä määräraha 0,7 miljoonaa euroa. Momentin määräraha valtion vuoden 2018 talousarviossa on 17 000 000 euroa. Määrärahaa on tarkoitus käyttää yksityisteiden kunnossapidon ja parantamisen tukemiseen. Määrärahaa käytetään tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä pysyvän asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustamiseen. Valtionavustus kohdistuu ensisijaisesti teiden parantamiseen sekä lauttojen käytön ja kunnossapidon tukemiseen.
- Momentti 31.30.63 Joukkoliikenteen palvelujen osto ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v); n. 42 %:a momentin määrärahasta. Siirtyvä määräraha noin 33 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa säilyisivät erillisrahoitteisina seuraavat kokonaisuudet:

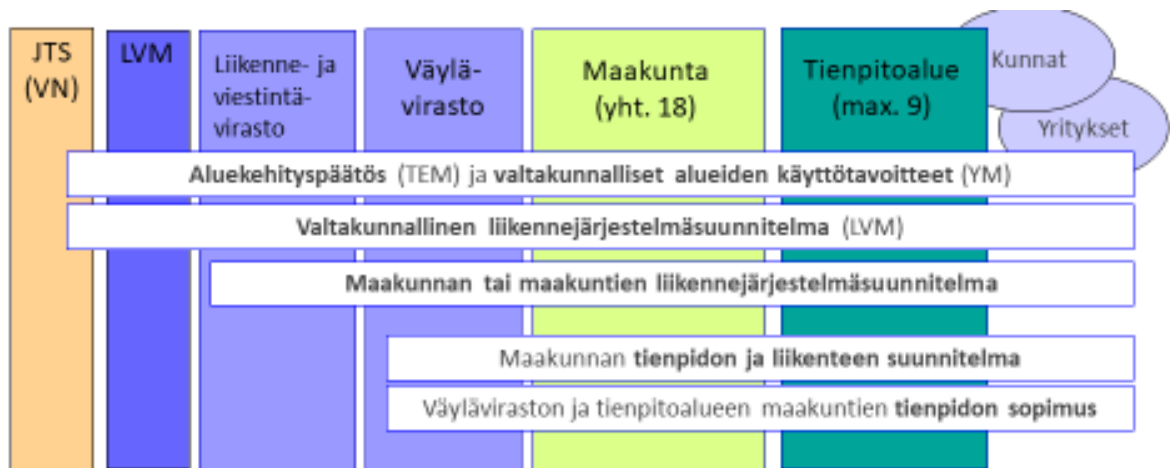
- Momentti 31.10.20 Perusväylänpito (siirtomääräraha 2 v). Momentin määräraha valtion vuoden 2018 talousarviossa on 1 036 852 000 euroa, josta tienpidon osuus on 410 000 000 euroa. Momentin säilyttämistä erillismomenttina puoltavia seikkoja ovat tieverkoston säilyminen uudistuksessa valtion omaisuutena sekä väyläverkoston yhtenäisen kehittämisen ja korjausvelan vähentämisen tavoitteet.
- 31.10.50 Valtionavustus yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen (siirtomääräraha 3 v). Momentilta kohdistuu 2 300 000 euroa yksityistielossien ja lautta-alusten tukemiseen. Määrärahan säilyttämistä erillisrahoituksena puoltaa rahoituksen kytkytyminen maantieteellisesti hyvin rajatusti kohdentuvilta momenteilta 31.30.64 ja 31.30.66 rahoitettaviin tehtäviin.
- Momentti 31.30.64 Saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen (siirtomääräraha 3 v). Momentin määräraha valtion vuoden 2018 talousarviossa on 12 683 000 euroa. Momentin säilyttämistä erillismomenttina puoltaa se, että saariston liikenne- ja kuljetuspalvelut kohdentuvat saariston pysyvän asutuksen tarpeisiin.
- Momentti 31.30.66 Yhteysalusliikennepalvelujen ostosopimukset (siirtomääräraha 3 v). Momentin määräraha valtion vuoden 2018 talousarviossa on 5 303 000 euroa. Momentin säilyttämistä erillismomenttina puoltaa se, että saariston liikenne- ja kuljetuspalvelut kohdentuvat saariston pysyvän asutuksen tarpeisiin.

3.3.5 Yhteenvedo siirtyvistä tehtävistä

Tällä hallituksen esityksellä arvioidaan siirrettävän ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin 325 henkilötyövuotta, Väylävirastoon 83 henkilötyövuotta (sisältäen ELY-keskuksista

siirtyvät 69 henkilötyövuotta valtakunnallisesti keskitettyjä tehtäviä ja näiden tehtävien tukitoimintoihin KEHA-keskuksesta 14 henkilötyövuotta) ja perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön enintään 19 henkilötyövuotta (tilanne 1.2.2017).

Suunnitelmat ja sopimukset ehdotettavan lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä mukaisessa valtion ja maakuntien välisessä ohjausmallissa sekä niihin liittyvät muut valtioneuvostotasoiset päätökset ja ohjelmat.



Maakuntaudistukseen liittyvät tehtävä- ja henkilöstösiirrot toteutettaisiin 1 päivänä tammi-kuuta 2021. Siirroista säädettäisiin esitykseen sisältyvällä voimaantulolailla.

4 Esityksen vaikutukset

Vaikutusarvioinnin lähtökohdat

Esityksellä toteutettaisiin maakuntalakehdotuksen 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä maakuntaudistuksen yhteydessä lakkaavista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Väylävirastoon ja liikenteenohjausyhtiöön. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntaudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä sekä maanteiden palvelutasoa koskevaksi sääntelyksi.

Uudistus muuttaa olennaisesti tienpidon nykytilaa ja lähtökohtia maakunnille osoitettavan tienpitoa koskevan toimivallan myötä. Maakuntaudistuksen periaatteisiin sisältyy maakuntien itsehallinnon ja itsenäisen päätäntävällän kunnioittaminen ja jatkossa maakunnat vastaisivat alueellisesta tienpidosta. Suomen valtio, jota edustaa Väylävirasto, 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 kansalais-

ten 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 erillirahoituksen osalta maakunnallista itsehallintoa ja maakunnallisen itsenäisen päättävällän laajuutta.

Esityksellä on huomattavia vaikutuksia viranomaisten välisiin suhteisiin ja rooleihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Väylävirastolla on rooli maakuntien läheisimpänä kumppanina. Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Väylävirastoon siirtyy kuitenkin osa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto osallistuu maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen oman toimialansa osalta, ja sen tehtävänä on erityisesti toimia yleisenä strategisena tukena liikenne- ja viestintäministeriölle sekä avustaa julkista henkilöliikennettä ja tietovarantojen hyödyntämistä koskevissa asioissa.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Maakuntaudistuksen johdosta vastuu tienpidosta siirtyy maakuntiin siten kuin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamista koskevassa lakiehdotuksessa tarkemmin säädetään. Maakuntaudistuksessa tienpidon rahoitus on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon talousarvionmomentin erillisrahoitusta, mikä edistää valtakunnallisesti yhtenäistä tienpidon palvelutasoa sekä valtion väyläomaisuuden hallintaa. Maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon.

Valtioneuvoston 28.4.2017 hyväksymän vuosia 2018–2021 koskevan julkisen talouden suunnitelman mukaan perusväylänpidon vuoden 2020 määräraha on 940 miljoonaa euroa. Määräraha ei sisällä hallituksen strategisten tavoitteiden mukaista korjausvelkaohjelman rahoitusta. Perustienpidon rahoitus tulee vähenemään nykyisestä 540 miljoonasta eurosta 505 miljoonaan euroon.

Kun tästä rahoituksesta otetaan pois maantielauttaliikenteen rahoitus, Väyläviraston tienpitoon liittyvien toimintojen rahoitus sekä isoihin korjaushankkeisiin varattava keskitetty rahoitus, jää maakunnille jaettavaa rahoitusta noin 410 miljoonaa euroa. Rahoituksesta lähes puolet arvioidaan käytettävän maanteiden päivittäiseen kunnossapitoon, noin 44 % korjaukseen ja loput alueellisiin investointeihin ja investointien suunnitteluun.

Vuodesta 2020 eteenpäin perusväylänpidon rahoituksen perustaso on noin 940 milj. euroa vuodessa, missä ei ole huomioitu korjausvelkaohjelman mukaista lisärahoitusta. On arvioitu, että esityksessä kuvattu palvelutaso edellyttäisi lisärahoitusta korjausvelan vähentämiseen, hintojen nousun kompensointiin ja väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen vähintään noin 200 miljoonaa euroa tämän perustason päälle. Jotta pystytään huomioimaan myös kasvavat talvikunnossapidon sekä mittojen ja massojen kasvusta aiheutuvat tarpeet, tarvittava lisärahoituksen määrä on huomattavasti suurempi. Tästä tienpidon osuus olisi noin 60-70 %. Maanteiden osalta liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 33 §:n mukaisen kunnossapitotason saavuttaminen vaatisi tällä hallituskaudella perusväylänpitoon osoitetun rahoitustason säilyttämistä, ja että toimenpiteet kohdistettaisiin tienpitoon vastaavasti kuin tällä hallituskaudella.

Kun rahoitus ja henkilöstöresurssit jaetaan maakuntaudistuksen ja maantielain muutosten myötä useammalle taholle kuin nykytilanteessa, on riskinä, että yksikkökustannukset tulevat nousemaan pitkällä aikavälillä. Tarkan vaikutusarvion laatiminen on haasteellista, mutta asiaa voidaan peilata päivittäisen kunnossapidon keskittämällä aikaisemmin saavutettuihin hyötyihin. Vuosituhannen alusta alkaen toteutetulla tienpidon toimintojen keskittämällä 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 niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella, mikä rajoittaa osaltaan hajautumisesta mahdollisesti aiheutuvia kokonaiskustannusvaikutuksia.

Väylävirasto tienpitäjänä kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle tienpidon sopimuksen perusteella. Sopimuksen taustalla olisivat valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä talousarvio. Tämän lisäksi Väylävirasto varaisi osan tienpidon perusväylänpidon talousarviorahoituksesta 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. Väylävirastoon on tarkoitus jättää rahoitusosuutta säästöön, minkä avulla tienpidossa saavutetaan tieverkon omaisuudenhallinnan kannalta tärkeää joustavuutta ja reagoitukykyä.

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 maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista. 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. Nykyisin maantiestön päivittäinen kunnossapito toteutetaan 80 alueurakalla ja urakat kilpailutetaan niiden keston ollessa yleensä 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 niin kuin luvussa 2.1 on selostettu. 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 tienpitoalueiden määrän osalta jää maakuntalain ja tämän esityksen mukaisesti maakuntien harkintavaltaan, tosin sillä reunaehdolla, että tienpitoalueita saa olla enintään yhdeksän. Maakuntauudistuksen toimeenpanossa tulisi tienpidon osalta kiinnittää huomiota markkinoiden toimivuuden varmistamiseen ja varautua etukäteen riittävillä käytännön toimenpiteillä markkinahäiriöiden estämiseksi.

Toimivallan ja tehtävämuutosten johdosta elinkeinoelämälle tulee ennalta arvioiden aiheutumaan jonkin verran hallinnollisia kustannuksia, jotka johtuvat muun muassa lupatoimivallan siirtymisestä Väylävirastoon ja mahdollisten uusien luvutukseen 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 automaation 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.

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.

Yritysten ja elinkeinoelämän kannalta tienpidossa tuotettava tieto ja sen ylläpito voivat osaltaan edistää tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia myös liikenteen palveluiden ja automaation markkinaehtoisessa kehittämisessä.

Uudelle Valtion lupa- ja valvontavirastolle siirtyvä asemakaavan mukaisen kadunpitovelvollisuuden arviointia koskeva tehtävä, joka nykyisin on kuulunut Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksille (ELY-keskus), on varsin harvinainen, eikä tähän liittyviä hakemuksia ole juuri tullut ELY-keskuksiin. Myöskään uuteen virastoon ei tähän liittyviä hakemuksia välttämättä tulisi edes vuosittain. Tehtävää on pidetty kuitenkin tärkeänä tieosakkaiden oikeusturvan kannalta, ja Valtion lupa- ja valvontavirastoa luontevana paikkana sen hoitamiseksi esimerkiksi siitä syystä, että Aluehallintovirastolla uuden viraston edeltäjän on nykyisinkin kuntalain (419/2915) 10 §:n mukaisen toimivallan tutkia kantelun johdosta kunnan toimien lain mukaisuutta. Suhteellisen harvinainen arvioidaan olevan myös tien rakentamista tai muuta tienpidon toimenpidettä koskevan yksityistietoimituksen päätöksen toimeenpanemiseksi nykyisin mahdollistettu uskotun miehen määrääminen, joka jatkossa korvattaisiin Valtion lupa- ja valvontaviraston hakemuksesta määräämällä teettämishallalla. Tehtävällä on toisaalta osaltaan tienpitoa koskevia riitoja ennaltaehkäisevä vaikutus. Kokouksen koollekutsumista koskevia hakemuksia tulisi virastolle vuositasolla todennäköisesti useampia, mutta tarkkaa tietoa lukumäärästä ei ole. Aluehallintovirasto perii nykyisin esimerkiksi yhteisön kokouksen koolle kutsumisesta tai yhdistyslain 22 §:n tarkoittaman muun päätöksenteon järjestämisestä omakustannusarvoa alemman maksun. Yksityistielaisissa uuden viraston tehtäväksi siirtyvät asiat rinnastuvat pitkälti tämän tyyppiisiin tehtäviin ja liittyvät lähinnä osakkaiden oikeusturvaan. On todennäköistä, että myös yksityistielain mukaisen tiekunnan kokouksen koolle kutsumisesta ja muista vastaavista suoritteista perittäisiin omakustannusarvoa alempi maksu. Vuonna 2016 hinta aluehallintoviraston suorittamalle kokouksen koolle kutsumiselle on ollut 240 euroa.

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, tienpito ja tienpidon rahoitus). 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 julkaisu -sarja 31/2009).

Esitykseen sisältyvällä tienpidon rahoitus- ja ohjausmallilla sekä merkittäviä tiehankkeita koskevalla tienpitäjän (Väylävirasto) 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 liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 10 §:n mukaan Liikennevirasto on maantieverkon tienpitäjä, ja se käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Valtio vastaa tienpidon kustannuksista. Liikenneviraston tehtävänä on valtion omistamien maanteiden ylläpito ja kehittäminen. Tieverkko on Liikenneviraston taseessa ja sen hallinnoimaa valtion omaisuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan uudistuksen tullessa voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2019 Liikenneviraston väyläomaisuutta ja sen kehittämistä koskevat tehtävät kuuluvat Väyläviraston toimivaltaan.

Väylävirasto vastaisi 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 Väylävirastoon. Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta viraston hoidettavaksi. Lupatehtävien keskittämisellä Väyläviraston hoidettavaksi voidaan turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu sekä lupatoiminnan tehokkuus ja kehittämismahdollisuudet. Näiden asioiden keskittämisellä Väylävirastoon voidaan edesauttaa lupatoiminnan kehittämistä yhtenäisesti ja viraston 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. Väylävirasto voi tarvita lupa-asioiden 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 p §).

Valtakunnallisesti keskitetyt liikennetehtävät ja niihin liittyvät tukitoiminnot olisi tarkoitus siirtää ELY-keskuksista sekä ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta Väylävirastoon ja perustettavaan Liikenteenohjausyhtiöön. Siirtyvien tehtävien määräksi arvioidaan noin 100 henkilötyövuotta. Lisäksi valtakunnallisesti keskitettyjen tehtävien tietojärjestelmät ja niiden vaatima ylläpito sekä kehittäminen siirrettäisiin Väylävirastoon. Tämä tarkoittaa yhteensä noin 3,7 miljoonan euron määrärahasiirtoa ELY-keskusten toimintamenoista Väyläviraston toimintamenoihin. Tässä on huomioitu siirtyviin liittyvät tietojärjestelmien menot (noin 1,5 miljoonaa euroa) sekä lupatulot (noin 4 miljoonaa euroa).

Valtion ja maakuntien välisestä suhteesta sekä ylimaakunnallisesta yhteistyöstä säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1b luvussa. Valtion omistukseen jäävän tieverkon tienpidon kustannustehokkaaksi sekä yhtenäiseksi, asiantuntevaksi ja pitkäjänteiseksi hoitamiseksi maakunnat sopivat alueellisen tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään 9 tienpitoalueella 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 f §:ssä osoitetut) tienpitoalueiden muodostamisella varmistettavat tavoitteet. Tienpidon järjestämistavalla on myös kansalaisiin ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia, minkä vuoksi ylimaakunnallisen yhteistyön järjestämisessä tulisi kiinnittää huomiota myös työssäkäyntialueisiin.

Esityksessä tienpidon ohjaus perustuu siihen, että Väylävirasto 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.

Maakuntien itsehallinnon ja tienpidon ohjausmallin osalta olisi arvioitava perusteellisesti, mistä asioista on säädettävä asetuksella tai määräyksellä ja mitkä seikat voidaan jättää informaatio-ohjauksen varaan. Uudistuksen myötä on nykytilaan verrattuna suurempi tarve tukeutua epämuodollisen yhteistyön sijaan normeilla ja ohjeilla sekä myös informaatio-ohjauksella tehtävään tienpidon ohjaukseen. Liikennevirastolla on ELY-keskusten liikennevastuualueiden sekä sidosryhmien kanssa muodostunut luottamukseen perustuva maanteiden suunnittelua koskeva toimintatapa ja -malli. Uudistuksen tehtävä- ja roolimutosten johdosta on mahdollista, että uudistuksen alkuvaiheessa on nähtävissä myös sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymistä. Maakuntien aloitettua toimintansa on mahdollista arvioida, miten maakunnat ja tienpitoalueet toimivat, jolloin selviää tarkemmin ohjaustoimenpiteiden, kuten määräysten, tarkoituksenmukainen laajuus.

Esityksellä edistetään myös viranomaisten välistä yhteistyötä tiesuunnitteluprosessissa. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä (27 a §), mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan 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. Erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus järjestää suunnitelman laatimisen aikana ennakkoneuvottelu tienpitoalueen ja tarvittaessa myös muiden keskeisten viranomaisten, kuten Valtion lupa- ja valvontaviraston kanssa, edistää suunnittelun laadukasta laatimista yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Tehtävät ja menettelytavat

Esityksellä on vaikutuksia viranomaisten tehtäviin ja menettelytapoihin, kun ELY-keskukset lakkaavat ja Väylävirastolla on jatkossa rooli maakuntia tienpidossa ohjaavana tahona. Kokonaisuutena ELY-keskusten L-vastuualueet ovat olleet nykyisin valtio-osapuolen edustajia ja ääni vuoropuhelussa maakuntien ja kuntien sekä muiden toimijoiden kanssa. Muutoksen myötä tämä nykyinen ELY-keskusten liikennevastuualueiden rooli muuttuu maakunnan tehtäväksi. Jatkossakin on kyettävä käymään vuoropuhelua ja tehtävä valtion edunvalvontaa muun muassa kaavoitukseen liittyen suhteessa maakuntiin, kuntiin ja muihin toimijoihin.

Tieverkon omistajuuden erottaminen käytännön toiminnasta tarkoittaa myös uusien toimintatapojen ja -mallien käyttöönottamista. Maakuntiin siirtyvät ELY-keskusten liikennevastuualueiden henkilöt ovat muutoksen voimaantulon jälkeen uudessa asemassa kuin missä he ovat aikaisemmin olleet valtion edustajina. Viranomaisten tuleekin kiinnittää huomioita myös riittävään henkilöstön perehdyttämiseen, kouluttamiseen sekä muutoksesta tiedottamiseen.

Väylävirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla sekä informaatio-ohjauksella. Virastouudistuksen johdosta on mahdollista, että norminanto (13 §:n nojalla annettavat mahdolliset Liikenne- ja viestintäviraston määräykset sekä 13 a ja 33 §:n nojalla annettavat liikenne- ja viestintäministeriön asetukset) tulisivat korvaamaan ainakin joissain määrin nykymallin epämuodollista ohjauskeinovalikoimaa.

Lisäksi ELY- keskusten liikennevastuualueiden tienpidon tehtävät ja tehtäviä hoitanut henkilöstö siirtyy pääosin maakuntiin. Väylävirasto vastaa jatkossa maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Väylävirastoon siirtyy siten osa ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä. Väylävirastossa jatkossa hoidettavat valtakunnalliset tienpitotehtävät luetellaan keskeiset ehdotukset -osiossa s. 34.

Pääosa tienpitoon liittyvistä tehtävistä siirtyy esityksen mukaisesti maakuntiin. Maakunnat vastaisivat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelusta, jota toteutettaisiin 18 maakunnassa, ja maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien tienpitoalueilla, joita voi olla enintään yhdeksän.

Väylävirastoon siirtyvien tehtävien osalta viraston työmäärä ja tehtävät tulevat lisääntymään, mutta toimintaedellytykset säilyvät, kun tehtäviä ELY-keskusten liikennevastuualueilla hoitanut henkilöstö siirtyy Väylävirastoon.

Menettelytapoihin ja tehtäviin liittyen muutoksella voi olla myös välillisiä vaikutuksia liikenne- ja viestintäministeriön Väylävirastolle asettamien tulostavoitteiden edistämiseen ja toteutumiseen, koska nykytilanteessa tulosohjattavien ELY-keskusten liikennevastuualueiden sijasta uudistuksen jälkeen ohjataan 18 itsenäistä maakuntaa.

Viranomaisten menettelytapoihin on vaikutuksia esitykseen sisältyvällä säännöksellä, jolla mahdollistettaisiin maastopalvelun hankkiminen muilta kuin viranomaisilta. Lakia täydennettäisiin säätämällä Väylävirastolle, joka jatkossa hoitaisi esimerkiksi tienpidon lupatehtäviä, mahdollisuus siirtää näihin ja muihin tehtäviinsä liittyvien avustavien maastopalvelutehtävien sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi. Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankkimisella ostopalveluna jo nykykäytännössä. Perusteena käytännölle on ollut se, että mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluonteisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Julkisen hallinto-tehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan on kuitenkin perusteltua täydentää Väylävirastosta annettua lakia siten, että maastopalvelutehtävän hankkimisesta muilta kuin viranomaisilta säädetään laissa. Resurssinäkökulmasta maastopalvelussa on kysymys liikennehallinnon kannalta merkittävästä asiasta, mikäli kyseinen palvelu tulisi tuottaa kokonaan virkatyönä. Muutoksella ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia viranomaisten resurssitarpeisiin, koska näitä teknisluonteisia ja avustavia maastopalvelutehtäviä on hankittu ostopalveluna tienpidon hoitourakoiden yhteydessä.

Vaikutukset organisaatioon ja resursseihin

Merkittävimmät vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöresursseihin liittyvät maakunnille siirtyviin ELY-keskusten liikennetehtäviin, Väyläviraston uuteen ohjausrooliin suhteessa maakuntiin sekä ministeriölle ja Liikenne- ja viestintävirastolle esityksessä säädettyihin tehtäviin.

Nykyisin Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualueita on yhdeksässä 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). Valtakunnallisesti on keskitetty myös seuraavat tehtävät: tienpidon luvat (PIR ELY), liikenteen asiakaspalvelut (PIR ELY), saaristoliiikenteen maantielautta- ja yhteysalusliikenne (VAR ELY), vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP ELY) ja tienvarsi-telematiikka (KAS ELY).

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. Yhteenvetona voidaan todeta, että ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet (50 prosenttia) on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen.

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

Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöresurssien niukkuudesta johtuen maakuntauudistuksen myötä tarvitaan maakuntien yhteistyötä tienpidon tehtävien hoitamisessa. Esityksessä on pyritty huomioimaan edellä mainitut riskit säätämällä tienpitoalueiden enimmäismääräksi yhdeksän sekä lisäksi siirtämällä ylimaakunnallista intressiä omaavia tehtäväkokonaisuuksia Väyläviraston hoidettavaksi (esimerkiksi tienpidon lupa-asiat). Esityksessä on pyritty huomioimaan myös osaaminen ja resurssit, koska ongelmaksi toimivallan hajauttamisessa maakuntien ja niiden tienpitoalueiden sekä 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.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain suunnittelua koskevilla 2 luvun muutoksilla maanteiden suunnittelu siirtyy pääsääntöisesti maakuntien tienpitoalueiden 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.

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

Julkisen henkilöliikenteen palvelutason ja järjestämisen (mukaan lukien ostopalveluiden) vastuu siirtyy ELY-keskuksista maakunnille, jotka voivat järjestää asian parhaaksi katsomallaan tavalla. Kyseessä on maakuntalakiehdotuksen mukainen vapaaehtoinen tehtävä. Maakunnat voivat arvioida, voidaanko julkinen henkilöliikenne järjestää markkinaehtoisesti vai tarvitaanko

julkista tukea. Palvelutason arvioinnissa joudutaan huomioimaan liikenneyhteydet eri kuntien ja maakuntien välillä. Toiminnan toteuttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä alueellisesti ja maakunnan rajojen yli. Liikenteen palveluista annettu laki mahdollistaa sen, että maakunnat voivat yhdistellä kuljetuksia vapaammin kuin aikaisemmin. Keskisuurten ja suurten kaupunkien joukkoliikennetuki säilyy edelleen. Palveluiden suunnittelu ja järjestäminen edellyttävät osaamista ja riittäviä resursseja tehtävien siirtyessä yhdeksästä ELY-keskuksesta 18 maakuntaan. Toiminta kattaisi tie-, rautatie- ja lentoliikenteen sekä erityiskysymyksenä Merenkurkun liikenteen. Toiminta kuuluisi yleiskatteellisesti rahoitettaviin tehtäviin lukuun ottamatta valtionavustustehtäviä ja lentoliikenteen ostoja sekä Merenkurkun liikennettä.

4.3 Henkilöstövaikutukset

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 tienpi-toalueella maakuntien sopimalla tavalla.

Maakuntalakiehdotuksen 6 §:n 2 momentissa määriteltyjen tehtävänälojen mukaisesti maakunta voisi hoitaa liikennepalveluiden ja julkisen henkilöliikenteen sekä saaristoliikenteen järjestämistä ja suunnittelua. Tehtävä on vapaaehtoinen, mutta jos maakunta ottaa vastatakseen näistä kokonaisuuksista, on noudatettava kilpailutusmenettelyä. Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset 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 yksityistielaisissa (560/2018) ja saaristoliikenteen järjestämisestä laissa saariston kehityksen edistämistä (494/1981).

ELY-keskuksissa tienpidon tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi edellä kuvatun tehtävänjaon mukaisesti maakuntiin ja Väylävirastoon sekä Liikenteenohjausyhtiöön.

Tähän esitykseen sisältyvien lakien sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan maakuntaudistukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehityksen edistämistä) mukaan ELY-keskusten liikennevastuualueilta ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja työ- ja elinkeinokeskusten kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvien tehtävien arvioidut henkilöstövaikutukset esitetään alla olevassa taulukossa. Jatkovalmistelun yhteydessä vahvistetaan tarkemmin siirtyvät henkilötyövuosimäärät ottaen huomioon osaamisen ja toimintaresurssit sekä tehtävien ja henkilöstön jakautuminen maakuntien, Liikenteenohjausyhtiön ja Väyläviraston välillä siirtoja koskevien säännösten mukaisesti. Siirrot on tarkoitus toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2021.

Tehtävä (vastuu)	HTV 1.2.2017	Järjestäjätahot 2021
Liikenteen asiantuntijatehtävät (kaikki ELYt), josta - Joukkoliikennetehtävät 26 htv - Yksityistieavustukset 4 htv - Lj-työn johtaminen 6 htv	118	Maakunta Maakunta Maakunta Maakunta

Tienpidon suunnittelu ja väyläomaisuuden hallinta (kaikki ELYt)	120	
- Tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta	13	Väylävirasto
- tienpidon suunnittelu	107	Maakunta
Maanteiden kunnossapidon ja rakentamisen hankinta sekä sopimuskauden aikainen toiminta	100	
- Hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (VAR)	2	Väylävirasto
- Muut	98	Maakunta
Maantielauttaliikenne (maantien jatke)	2	Väylävirasto
Saariston yhteysalusliikenne	2	Maakunta
Tienvarsitelematiikka (KAS)		
- Tietunneliturvallisuuden asiantuntijatehtävät	1	Väylävirasto
- Hankintojen, palveluiden ja älyliikenteen kehittäminen sekä kansallinen ja kansainvälinen yhteistyö	1	Väylävirasto
- Liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät	7	Liikenteenohjausyhtiö
Tienpidon lupatehtävät (PIR)	40	Väylävirasto
Asiakaspalvelutoiminto (PIR)	12	Liikenteenohjausyhtiö
Vahingonkorvaukset ja ajoneuvojen siirrot (LAP-ELY)	9	Väylävirasto
Museo- ja perinnetoiminta (PIR)	1	Väylävirasto
KEHA/ Tienpitoa palvelevat taloushallintotehtävät	6	Väylävirasto
KEHA/ Tienpidon maanhankinnan maksatustehtävät	3	Väylävirasto
KEHA/ Tienpidon lupapalvelua tukevien tietojärjestelmien ylläpito ja kehittäminen	1	Väylävirasto
KEHA/ Tienpidon asiakirjahallintotehtävät siirtyviin tehtäviin liittyen (mm. lupapalvelut)	4	Väylävirasto
Yhteensä	427	
- Maakunnissa 325 HTV		
- Väylävirastossa 83 HTV		
- Liikenteenohjausyhtiössä 19 HTV		

Maakuntiin siirtyvän henkilöstön asema

Muutoksessa noudatettaisiin hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedonsaannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Henkilöstön siirtyminen maakuntaudistuksen yhteydessä maakuntiin sekä maakuntakonserniin kuuluviin ja maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin katsottaisiin esityksen perusteella liikkeenluovutukseksi. Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön osalta työsopimuslain ja kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain sekä valtiolta siirtyvän henkilöstön osalta valtion virkamieslain ja työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin uudistuksen yhteydessä toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyttyvätkö niissä mainituissa laeissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Jos henkilö siirtyisi ensin maakuntaan ja sieltä myöhemmin maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, voimaannolain liikkeenluovutusta koskevia

säännöksiä noudatettaisiin vuoden 2022 loppuun mennessä tehtävissä henkilöstösiirroissa. Tämän jälkeen tehtävissä henkilöstösiirroissa noudatettaisiin voimassa olevien lakien liikkeenluovutussäännöksiä.

Henkilö siirtyisi sen maakunnan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen, jolle siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet henkilön tosiasiallisista työtehtävistä.

Henkilöstö siirtyisi niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Uusi työnantaja olisi velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olevan, aikaisempaa työnantajaa sitoneen työ- tai virkaehtosopimuksen määräyksiä sopimuskauden loppuun. Sopimuskauden päättymisen jälkeen siirryttäisiin soveltamaan uutta työnantajaa sitovaa työ- tai virkaehtosopimusta.

Liikkeenluovutus ei ole sellaisenaan peruste palvelussuhteen ehtojen muuttamiseen. Henkilöstön tehtävät voisivat muuttua, kun siirtyvät tehtävät yhdistettäisiin uudella tavalla kokonaisuudeksi. Tehtävien muutoksilla voisi olla vaikutuksia myös palkkaukseen.

Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyisivät liikkeenluovutuksessa uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Suuri osa määräaikaisista palvelussuhteista todennäköisesti päättyy vuoden 2019 lopussa.

Aikaisemman työnantajan palveluksesta perhevapaille jääneillä työntekijöillä olisi oikeus palata uuden työnantajan palvelukseen ensisijaisesti aikaisempaan työhön.

Jos henkilö siirtyisi sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelukeskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, tilanteessa sovellettaisiin yleisiä liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kunnallisen palvelussuhdelainsäädännön soveltamisalaa on ehdotettu laajennettavaksi koskemaan myös maakunnan henkilöstöä, joten valtion henkilöstöä siirtyisi uuden palvelussuhdelainsäädännön piiriin. Osa valtion henkilöstöstä siirtyisi työsuhteeseen ja siten työsuhteissa sovellettavan lainsäädännön piiriin. Jos siirtyminen tapahtuisi maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön tai näiden määritelmien ulkopuolelle jäävään muuhun maakunnille palveluja tuottavaan palvelukeskusyhtiöön, siirtyisi virkamies työsopimussuhteeseen.

Lähtökohtaisesti vain virkasuhteessa olevalla henkilöllä on oikeus julkisen vallan käyttöön. Tästä voidaan kuitenkin poiketa säätämällä tehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle perustuslain 124 §:n mukaisilla edellytyksillä. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa vain viranomaiselle. Merkittävänä julkisen vallan käyttönä pidetään esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä tai tehtäviä, jota ei voida antaa muulle kuin viranomaiselle, hoitaa maakunta. Näin ollen virkasuhteessa oleva, julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi lähtökohtaisesti maakuntien palvelukseen.

Valtiolta maakuntaan sekä maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön siirtyvän henkilöstön lisäeläkkeet turvattaisiin säätämällä asiasta erikseen. Jos henkilö siirtyisi valtiolta sellaisen maakunnille talous- ja henkilöstöhallinnon palveluja tuottavan palvelukeskusyhtiön palvelukseen, joka ei kuulu maakuntakonserniin tai ole maakuntien määräysvallassa, henkilön lisäeläkkeen säilyminen turvattaisiin sopimuksin.

Henkilöstön siirryttyä maakuntien palvelukseen vuoden 2021 alussa, on kunkin maakunnan tehtävänä määrittellä henkilöstö- ja palkkapolitiikka lainsäädännön sekä työ- ja virkaehtosopimusten määrittämässä rajoissa. Palkkaharmonisoinnin kustannusvaikutus määräytyy sen mukaisesti, millaiseksi tehtäväkohtaiset palkkatasot maakunnissa määritellään ja millä aikataululla palvelussuhteen ehtoja ja palkkausta harmonisoidaan.

Väylävirastoon siirtyvän henkilöstön asema maakuntauudistuksessa

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedon- saannista ja vaikutusmahdollisuuksista tulee huolehtia uudistusta toteutettaessa.

Valtion virastojen välillä tapahtuvissa henkilösiirroissa noudatetaan valtion virkamieslain 5 a– 5 c §:ssä säädettyjä periaatteita. Pääsääntönä tällöin on, että virat ja niihin nimitetyt virkamiehet siirtyvät samaan virastoon tai samoihin virastoihin kuin tehtävät siirtyvät. Määräaikaisissa palvelussuhteissa olevat siirtyvät uuden työnantajan palvelukseen määräaikaisen palvelussuhteen keston ajaksi.

Väylävirastoon siirtyvään henkilöstön tehtävien vaativuudet sekä henkilökohtaiset työsuoritus- set virastossa arvioitaisiin ja palkkaukset määräytyisivät Väyläviraston palkkausjärjestelmän mukaisesti.

Maakuntauudistuksen tullessa voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021 ELY-keskuksista Väylävirastoon siirtyisivät seuraavat tehtävät:

- maantielauttaliikenteen järjestäminen (VARELY)
- tienpidon lupatehtävät (PIRELY)
- ajoneuvojen siirrot ja vahingonkorvausasiat (LAPELY)
- hoidon alueurakoiden kilpailutuksen ohjaus ja tuki (VARELY)
- tienvarsitelematiikka (tunneliturvallisuus, hankintojen ym. kehittäminen, kv-tehtävät) (KASELY)
- tie- ja ratamaanhankinta ja kiinteistöjen hallinta (UUD, VAR, PIR, EPO, POS, KES ja POP)
- museo- ja perinnetoiminta (PIRELY)

Maakuntauudistuksen tullessa voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021 KEHA-keskuksesta Väylävirastoon siirtyisivät seuraavat tehtävät:

- maanhankinnan maksatustehtävät (maanhankinnan korvauskäsittelijät ja MAHA2-tietojärjestelmän pääkäyttäjät) sekä Pirkanmaan ELY-keskuksen keskitettyä lupapalvelua tukevien tietojärjestelmien kehittäminen
- tienpitoa palvelevat taloushallintotehtävät (erityisesti perusväylänpidon kirjaukset ja tilinpäätöstehtävät) ja taloussuunnittelijat
- tienpidon asiakirjahallintotehtävät siirtyviin tehtäviin liittyen (mm. lupapalvelut).

Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön asema maakuntauudistuksessa

Muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa. Onnistunut muutoksen johtaminen edellyttää avoimuutta ja henkilöstön osallistamista muutoksen toteutukseen. Henkilöstön tiedon- saannista ja vaikutusmahdollisuuksista huolehditaan uudistusta toteutettaessa.

Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut yhtiöitetään ja toiminnot siirretään perustettavaan Liikenteenohjausyhtiöön. Muutos perustuu lakiin Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi (574/2018). Tämän esityksen perusteella ELY-keskuksissa hoidetut liikenteen hallinnan ja telematiikan asiantuntijatehtävät sekä liikenteen asiakaspalvelutoiminto siirtyisivät Liikenteenohjausyhtiöön. Näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön virat lakkaisivat, ja niihin perustuvat virkasuhteet ja määräaikaiset virkasuhteet päättyisivät ilman irtisanomista. Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden työsuhteinen ja virkasuhteinen henkilöstö siirtyisi yhtiön palvelukseen työsopimussuhteeseen. Virkojen lakkaaminen ja virkasuhteiden päättyminen eivät edellyttäisi suostumusta. Määräaikainen henkilöstö siirtyisi määräaikansa osoittamaksi ajaksi yhtiön palvelukseen määräaikaiseen työsuhteeseen.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin sovellettaisiin, mitä laissa tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työehtosopimuksessa sovitaan.

Henkilöstö siirtyisi yhtiöittämisessä julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaisesta järjestelmästä yksityisen alan työeläkejärjestelmän piiriin. Periaatteena olisi, että ELY-keskuksesta osakeyhtiöön siirtyvän henkilöstön eläketurva vastaisi sitä nykyistä ansaittua eläketurvaa, joka henkilöllä valtiolla on eläkeiän, valtion peruseläkkeen suuruuden ja lisäeläkekarttuman suhteen. Tuleva eläkekarttuma on henkilöstöllä sama sekä valtion että yksityisessä eläkejärjestelmässä. Henkilöstön edellä kuvatun mukaisen eläketurvan tason säilyttämiseksi perustettava osakeyhtiö ottaisi erillisen lisäeläkevakuutuksen. Lisäeläketurvan kertakustannukseksi arvioidaan noin 80 000 euroa.

Maakuntaudistuksen tullessa voimaan siirtyisi yhtiöön ELY-keskuksista noin 20 HTV:tä sekä seuraavat tehtävät:

- valtakunnalliset asiakaspalvelutehtävät (PIRELY, Tampere)
- liikenteen hallinnan ja tienvarsitelematiikan asiantuntijatehtävät (KASELY, Kouvola).

Yhteistoiminta

Maakuntaudistuksen valmistelussa noudatetaan työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnissa annettua lakia (449/2007) ja yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annettua lakia (1233/2013). Maakuntaudistuksen edellyttämät järjestelyt valmistellaan yhteistoiminnassa muutoksen kohteena olevan henkilöstön edustajien kanssa. Maakuntien perustamisen jälkeen toteutettavat järjestelyt käsitellään yhteistoiminnassa ehdotetun työnantajan ja henkilöstön välisestä yhteistoiminnasta kunnassa ja maakunnassa annetun lain mukaisesti.

Muilta osin viitataan hallituksen esityksen eduskunnalle maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi (HE 14/2018 vp) henkilöstövaikutusten arviointiin.

4.4 Sukupuolivaikutukset

Muutoksessa noudatetaan naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annettua lakia (609/1986).

Maakuntia ja muita uusia työnantajia koskee naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain kielto soveltaa palkka- ja muita palvelussuhteen ehtoja siten, että työntekijä tai työntekijät joutuvat sukupuolen perusteella epäedullisempaan asemaan kuin yksi tai useampi työnantajan samassa tai samanarvoisessa työssä oleva työntekijä. Tasa-arvolain 6 a §:n mukaisella palkkakartoituksella tulisi selvittää, ettei saman työnantajan palveluksessa olevien samaa tai samanarvoista työtä tekevien naisten ja miesten välillä ole perusteettomia palkkaeroja.

Vuoden 2016 tietojen mukaan ELY-keskuksiin ja KEHA-keskukseen palvelussuhteessa olevista oli naisia noin 59 prosenttia.

Lakeihin ehdotettavilla muilla muutoksilla ei ole tunnistettu olevan vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon.

4.5 Ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole tunnistettu olevan välittömiä ympäristövaikutuksia. Voidaan kuitenkin todeta, että esitykseen sisältyvä pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsunnittelu sekä maakunnallinen liikennejärjestelmäsunnittelu ottavat huomioon myös tulevat liikennetarpeet ja ympäristönäkökohdat. Liikennejärjestelmäsunnittelu on kokonaistarkastelua, jolla hyvin toimiessaan 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.

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 liikennejärjestelmätyöllä 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.

4.6 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Maanteiden merkitys on elinkeinoelämän ja ihmisten liikkumisen kannalta merkittävä, koska rautatie- ja lentoasemaverkosto eivät kata koko maan tarpeita. 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 kehitysstrategioita ja alueellisia erityispiirteitä, ottaen huomioon ylimaakunnalliset tarpeet sekä valtion intressit väyläomaisuuden haltijana. 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 kunnan yhtenäisyys. Toisaalta maakuntien rooli tienpidossa ja alueellinen asiantuntemus ja päätöksenteko voivat myös parantaa erityisesti alemman tieverkon kunnossapitoa ja tasoa, jos maakunnissa ja tienpitoalueilla 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. Tasaisen kehityksen

saamiseksi pitäisi kyetä parantamaan saavutettavuutta myös eri alueiden ja aluekeskusten välillä, esimerkiksi alueellisen saavutettavuuden kannalta keskeisten liikenteen solmukohtien yhteysvälejä parantamalla. Tällaiset näkökulmat tulevat esityksen mukaan huomioitavaksi pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Yleisesti voidaan arvioida, että esityksen mukaista rahoitus- ja ohjausmallia noudattamalla esitykseen sisältyvillä muutoksilla ei pitäisi olla merkittäviä vaikutuksia aluekehityksen näkökulmasta. On luonnollista, että maakunnat pyrkivät edistämään alueidensa elinvoimaisuutta ja muun muassa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä alueillaan. Tällä voi olla vaikutuksia myös aluekehitykseen ja toimintojen sijoittumiseen pidemmällä aikavälillä.

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 Väylävirasto.

Yksityistielosseja ja muita erityiskohteita koskevien pykälien poistolla ei arvioida olevan suoraa vaikutusta tiekuntiin ja tieosakkaisiin. Maakuntauudistuksen yhteydessä yksityisteiden losseja ja lauttapaikkoja koskeva avustustehtävä erotetaan muusta yksityistieavustuskokonaisuudesta, ja se on jatkossa maakuntien vapaaehtoinen tehtävä. Tilanteen on arvioitu yksityistielossien osalta pysyvän pitkälti samana kuin tähänkin asti, ja muutoksella maakunnille annettaisiin mahdollisuus arvioida yksityistielossien avustustarvetta paikallisesti yhdessä yhteysalusliikenteen kanssa saaristoliikenteen järjestämis- ja suunnittelukokonaisuudessa. Yksityisteiden avustustasoon ei yksityistielaila pystytä vaikuttamaan. Nykytilanteessa avustusmäärärahojen supistuessa ja yksityistielosseille suunnattavan avustuksen vuosittain kasvaessa varsinaisille yksityisteille suunnattava rahoitus vähenee. Kun nämä kaksi asiaa erotettaisiin toisistaan, ne eivät enää kaventaisi toistensa avustusmahdollisuuksia ja vaikutukset tiekuntiin voisivat olla myönteisiä. Eri-tyiskohteisiin suunnattavan avustusmäärärahan ollessa erillisrahoitusta jättää se suuremmat mahdollisuudet erityiskohteiden avustusmäärärahan muutoksille poliittisin päätöksin kuin teille kohdistettavan, yleiskatteellisen rahoituksen osalta.

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

Esitykseen sisältyvät uudistukset eivät tule 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 koskevilla 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 virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on hyödynnetty keväällä eduskunnalle annettua hallituksen esitystä maantielain muuttamisesta (HE 45/2018 vp), joka tehtiin yhteistyössä Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston sekä nykyisten ELY-keskusten liikennevastuualueiden kanssa.

5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Hallituksen esitysluonnos on ollut aikaisemmin lausuttavana kahden erillisen hallituksen esityksen yhteydessä (HE 14/2018 vp ja HE 45/2018 vp). Aikataulumuutoksen vuoksi maakuntauudistusta koskevat kirjaukset liikennealan osalta poistettiin edellä mainituista esityksistä ja päädyttiin laatimaan erillinen esitys maakuntauudistuksen liikennealan tehtäviä, henkilö- ja omaisuussiirtoja koskevista lakimuutoksista. Tämä esitysluonnos lähetettiin lausunnoille lausuntopalvelu.fi-sivuston kautta X.Y.2018

Lausuntoja annettiin X.Y.2018 mennessä noin XX kpl.

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 14-15 kohdan sekä 2 momentin 1 kohdan edellyttämät tehtävien ja henkilöstön siirrot valtiolta maakunnille.

Hallituksen esitys liittyy osittain myös eduskunnalle 18.5.2017 annettuun hallituksen esitykseen (HE 57/2017 vp) maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi annetun hallituksen esityksen (HE 15/2017 vp) täydentämiseksi maakuntien rahoitusta koskevien ja eräiden muiden säännösten osalta. Kyseinen esitys liittyy maakuntien rahoitukseen ja sillä on osaksi vaikutusta tämän esityksen toteuttamiseen.

Esitys liittyy myös hallituksen esitykseen eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi lainsäädännöksi. Hallituksen esitys (HE 14/2018 vp) annettiin eduskunnalle maaliskuussa 2018.

Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistellaan hallituksen esitystä alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista. Aiemmin alueiden kehittämistä koskevalla sääntelyllä on ollut yhteys erityisesti liikennejärjestelmäsunnitteluun. Nyt valmisteltavana olevassa uudessa laissa liikennejärjestelmäsunnittelusta ei kuitenkaan enää säädettäisi. Jatkossakin liikennejärjestelmäsunnittelulla on kuitenkin tiivis yhteys aluekehitykseen ja sitä koskevaan sääntelyyn. Esitys on annettu eduskunnalle keväällä 2018 (HE 35/2018 vp).

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki Liikenne- ja viestintävirastosta /2018

2 §. Viraston tehtävät. Pykälän 2 momentissa maakuntien liitot muutettaisiin maakunniksi ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseksi.

1.2 Laki Väylävirastosta /2018

2 §. Viraston tehtävät. Pykälän 1 momentin 6 kohtaa muutettaisiin siten, että Väylävirasto vastaisi liikenneväylien haltijana tienpidon ohjauksesta, yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien ja niiden yhteistyöalueiden kanssa sekä ohjaamalla palveluiden hankintaa maakunnissa. Tällä varmistettaisiin tienpidon riittävän yhtenäinen palvelutaso sekä tienpidon markkinoiden kehittyminen ja palveluntuottajien tasapuolinen kohtelu maassa. Ohjauksesta, yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä säädettäisiin tarkemmin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005).

Pykälän 2 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi ja maakuntien liitot maakunniksi.

6 §. Eräiden tehtävien siirtäminen. Pykälään lisättäisiin uusi 2 ja 3 momentti. Pykälän 2 momentin mukaan Väylävirasto voisi sopia maakunnan kanssa tienpidon lupatehtävien siirtämisestä asianomaiselle maakunnalle tai tienpitoalueelle. Nykyisin näitä lupatehtäviä hoidetaan ELY-keskuksissa, erityisesti Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Näistä lupatehtävistä säädetään tarkemmin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005), Momentissa luetellut lupatehtävät ovat luonteeltaan teknisiä ja alueellisia, eikä niihin liity merkittävää julkisen vallan käyttöä. Sen vuoksi on perusteltua, että Väylävirasto voi tarvittaessa antaa tämän tehtävän maakunnalle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Väylävirasto voi antaa maakunnalle hoidettavaksi tai ottaa maakunnalta hoidettavakseen julkisia tehtäviä siten kuin ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (828/2008) säädetään. Tarkoituksena olisi, että Väylävirasto ja maakunta voisivat sopia näiden tehtävien hoitamisesta joko niin, että maakunta ottaa Väylävirastolle kuuluvan julkisen tehtävän, esimerkiksi ajoneuvon siirtämisen ja siihen liittyvät päätöksenteon hoitaakseen tai päinvastoin.

Voimassa oleva 2 momentti muutettaisiin 4 momentiksi.

1.3 Laki ajoneuvojen siirtämisestä 828/2008

4 §. Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi ja kunnaksi. Tällä kirjauksella selkeytettäisiin pykälässä tarkoitettujen viranomaisten toimivaltaa. Lisäksi momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

5 §. Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella. Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi ja kunnaksi. Tällä kirjauksella selkeytettäisiin pykälässä tarkoitettujen viranomaisten toimivaltaa.

6 §. *Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi suomenkielisessä esityksessä yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

7 §. *Hylätyn ajoneuvon siirto.* Pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin maantien tienpitäjäksi. Lisäksi suomenkielisessä esityksessä yksityisen tien pitäjä muutettaisiin muotoon yksityistienpitäjä. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

14 §. *Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset.* Pykälän 2 momentissa kunta muutettaisiin maakunnaksi.

1.4 Ilmailulaki 864/2014

76 §. *Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin maakuntien jakamista avustuksista. Momentin mukaan maakunnilla olisi mahdollisuus kohdentaa avustusta valtion lentoasemaverkkoyhtiön (Finavia Oyj) ulkopuolisille lentokentille- tai lentopaikoille. Avustus koskisi näiden paikkojen rakentamista, toimintaa ja ylläpitoa. Maakuntalain tullessa voimaan tämä avustustehtävä siirtyisi valtiolta (liikenne- ja viestintäministeriö) maakunnille ja määräraha muuttuisi yleiskatteelliseksi. Sen käyttö siirtyisi maakuntien harkittavaksi. Nykyisin määräraha on ollut 1 miljoonaa euroa vuodessa. Avustusta harkittaessa maakuntien tulisi huomioida se, että lentoasemien- ja paikkojen avustuksiin sovelletaan EU:n komission tiedonantoa lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevista valtioneuvoston suosittelemista (EUVL 2014/C 99/03) sekä komission asetusta 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Suuntaviivoissa perustellaan lentoasemille myönnettävän investointituen edistävän yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista, jos tuki lisää unionin kansalaisten liikkuvuutta ja alueellisia yhteyksiä luomalla yhteyspisteitä unionin sisäisille lennoille, tai auttaa torjumaan lentoliikenteen ruuhkautumista unionin suurilla keskuslentoasemilla taikka edistää alueellista kehitystä (suuntaviivojen kohta 84). Tukitoimilla tulisi saada aikaan sellainen merkittävä parannus, johon ei päästä markkinoiden omin toimin (kohta 87). Erityisesti pienet lentoasemat (vuotuinen matkustajamäärä enintään 200 000) saattavat tarvita julkista tukea investoinneilleen ja toiminnalleen (kohdat 88-89).

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin myös avustusmäärärahan riittävyysarvioinnista. Riittävyysarviointi tehtäisiin maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkasteltaisiin lentoasemien ja -paikkojen avustustarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen.

80 §. *Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja valvontavirasto.

1.5 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 503/2005

1 luku Yleiset säännökset

2 §. *Soveltamisala.* Pykälän 2 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 myös maakunnille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista.

3 §. Määritelmät. Pykälään lisättäisiin uusi 6 kohta, jossa säädettäisiin tienpitoalueesta. Tienpitoalue merkitsisi maakuntien tämän lain 15 f §:n mukaisen yhteistyösopimuksen kautta muodostamaa yhteistoiminta-aluetta, joka vastaisi alueensa maakuntien hoidettavana 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.

Pykälään lisättäisiin uusi 7 kohta, jossa säädettäisiin tienpidon sopimuksesta. Sillä tarkoitettaisiin tienpitäjän eli Väyläviraston ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta. Tienpidon sopimuksesta säädettäisiin tarkemmin 15 m §:ssä. Tienpidon sopimus olisi jatkossa keskeinen instrumentti maanteiden pidosta kokonaisuudessa vastaavan Väyläviraston ja tienpidon tehtäviä tienpitoalueittain hoitavien maakuntien suhteen sekä esimerkiksi tienpidon rahoituksen järjestämisen kannalta.

Pykälään lisättäisiin uusi 8 kohta, jossa säädettäisiin, että yksityistiellä tarkoitetaan tässä laissa yksityistielaisissa (560/2018) tarkoitettua yksityistietä ja sellaista yksityistiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityistielakia ei sovelleta.

6 §. Maantielautat. Pykälän 2 ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 3 momentissa tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia.

8 §. Maantiehen kuuluvat palvelualueet. Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi.

11 §. Tienpidosta vastaavat viranomaiset. Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi 1 momentissa tienpidon muut tehtävät muutettaisiin tienpidon valtakunnallisiksi tehtäviksi.

14 §. Yksityisen tien muuttaminen maantiekseksi ja asemakaava-alueiden maantiet. Suomenkielisessä esityksessä pykälässä ja pykälän otsikossa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

15 §. Kiinteistöt ja yksityiset tiet. Suomenkielisessä esityksessä pykälän otsikossa ja 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Lisäksi pykälän 2 momentissa viittaus yksityisistä teistä annettuun lakiin (358/1962) muutettaisiin viittaukseksi yksityistielakiin.

1 a luku Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 b §. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin maininta maakuntien toimenpiteistä. Momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

15 c §. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälässä säädettäisiin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Jokaisen maakunnan tulisi laatia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitet-

tyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voitaisiin esittää myös maakunnan oloista johtuvia muita maakunnallisia ja maakunnan erityispiirteistä johtuvia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävästi liikennejärjestelmän edistämiseksi ja kehittämiseksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen liittyviä 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 liikennetarkaisujen, liikenteen digitalisaation ja automaation hyödyntäminen ja edistäminen, mihin liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi syytä arvioida. Maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulisi laajasti arvioida uusia toiminta- ja ratkaisumalleja liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Maakunnan oloihin vaikuttavia tekijöitä voisivat olla muun muassa maantieteeseen, liikennemääriin, elinkeinotoimintaan ja -rakenteeseen, etäisyyksiin, liikennemuotoihin, väestörakenteeseen tai muihin maakunnallisiin tekijöihin liittyvät syyt. Kukin maakunta määrittelee erityispiirteitään tarkemmin itse maakuntastrategiassa.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen, pitkäjänteinen suunnitelma, jonka toteutumista ja vaikuttavuutta maakunnan olisi arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava 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 ja muiden maakunnan strategisten suunnitelmien tavoitteet sekä maakunta-kaavan vaatimukset. Yhteensovittaminen maakunnan muuhun suunnitteluun tarkoittaisi myös maakunnassa tehtävää alueidenkäytön suunnittelua.

Liikennejärjestelmän jatkuvuuden ja toimivuuden kannalta on tärkeää, että maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat yhteen sovitetaan maakunnan alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa olisi myös kiinnitettävä huomiota maakunnan alueen kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevaan suunnitteluun. Maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta yhteistyö kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa tarkoittaisi muun muassa sitä, että kaupunkiseutujen tavoitteet ja suunnitelmat liikenteen, maankäytön, asumisen ja palveluiden kehittämiseksi otettaisiin huomioon ja sovitettaisiin yhteen maakunnan tason suunnittelun kanssa. Sama koskisi muun muassa joukkoliikennepalvelujen muuta kehittämistä. Yhteensovittaminen kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa on edellytys kokonaisvaltaiselle liikennejärjestelmän toimivuudelle. Kuntien katuverkko ja liikennejärjestelmä muodostavat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä liikenteen solmukohtia, jotka tulee huomioida osana kokonaisuutta.

Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleman hallituksen esityksen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista annetun lain 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. Suurten kaupunkiseutujen kuntien ja valtion välisiä maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksia (MAL-aiesopimuksia) on laadittu vuodesta 2011 Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla. Tämä laki ei rajoita tai estä kuntien ja valtion välistä MAL-aiesopimusten mukaista vapaaehtoista sopimusmenettelyä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmään koskien.

Pykälän 4 momentin mukaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kiinnitettävä huomiota maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi maakunnan kuntien tulisi omassa liikennejärjestelmäsuunnittelussaan kiinnittää huomiota maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön ja tavoitteisiin. Myös Väylävirasto esimerkiksi rataverkon haltijan ominaisuudessa voisi olla tässä tarkoitettu alueella toimiva viranomaisena. Suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia alueella toimivien muiden viranomaisten toimintaan tai sitovia vaikutuksia niiden päätöksentekoon.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus sen seurannasta.

15 d §. Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälän 1 momentista poistettaisiin maininta maakuntien liitoista ja lisättäisiin maininta maakunnista. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan maakunnan olisi valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa liikenteen hallinnonalan, alueensa kuntien, muiden maakuntien ja viranomaisten sekä muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Muilla toimijoilla tarkoitettaisiin muun muassa palvelun tuottajia, elinkeinoelämää, järjestöjä sekä satamien ja lentoliikenteen toimijoita. Tarvittaessa tätä vuorovaikutusta varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa olisi ministeriöille, alueen kunnille sekä muille maakunnille ja toimijoille varattava tilaisuus antaa suunnitelmaluonnoksesta lausuntonsa. Pykälän 2 ja 3 momentti siirrettäisiin 3 ja 4 momentiksi. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maininta maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

15 e §. Asetuksenantovaltuus. Pykälän asetuksenantovaltuus laajennettaisiin koskemaan myös maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin. Vaikka maakunnilla on erilaisia liikennejärjestelmätarpeita, on perusteltua säätää yhdenmukaisia toimia, jotka koskevat pykälässä mainittuja asioita. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toteuttaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, mutta myös vaikuttaa valtakunnalliseen suunnitelmaan.

1 b luku Tienpidon järjestäminen

15 f §. Tienpitoalueet. Pykälässä säädettäisiin maakunnille velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella jollakin maakuntalain 8 luvussa säädettyistä yhteistoimintamuodoista. Erityisesti erityisosaamisen tarpeesta ja henkilöressurssien niukuudesta 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 viranomais-tehtävän hoitamisesta. Pykälässä edellytettäisiin, että maakunnat hoitaisivat niille tällä lailla säädettäviä tienpidon tehtäviä yhteistoiminnassa. Tällä tarkoitetaan ennen kaikkea tienpidon tehtäviin sisältyvää valmistelua ja toimeenpanoa. Päätökset tienpitoa koskevissa merkittävissä

maakunnan toimivallassa olevissa asioissa tehtäisiin lähtökohtaisesti asianomaisessa maakunnassa. Näistä merkittävimpiä olisivat tienpitoalueesta sopiminen muiden maakuntien kanssa, maakunnalle valmistellun tienpidon ja liikenteen suunnitelman sekä Väyläviraston kanssa tehtävän tienpidon sopimuksen hyväksyminen.

Jäljempänä tässä laissa maantien suunnittelua, kunnossapitoa ja muita tienpidon tehtäviä koskevista säännöksistä toimivalta olisi laissa kullakin maakunnalla, mutta tämän pykälän mukaisesti niitä olisi kuitenkin hoidettava yhteistoiminnassa muiden maakuntien kanssa enintään yhdeksällä tienpitoalueella.

Tienpitoalueella maakuntien yhteistyössä hoidettavia tienpidon tilaajatehtäväksi luonnehdittavia tehtäviä olisivat kokonaisuutena:

- Tienpidon ja rahoituksen suunnittelu
- Tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu
- Maanteiden hankesuunnittelu
- Maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat ja niiden toteutuksen seuranta
- Tietojen tuottaminen maantieverkosta

Yhteistoiminnassa tienpitoalueella hoidettavia tehtäviä olisivat esimerkiksi seuraavissa lainkohdissa tarkoitetut tehtäviin liittyvä valmistelutyö ja, jos maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa niin sovitaan, myös tehtäviä koskevien päätösten tekeminen:

- 3 luvun mukaiset suunnittelutehtävät, kuten suunnitelmien vuoropuhelu, nähtäville asettaminen ja vastineen antaminen
- 34 § mukaiset rajoitetun kunnossapidon esittäminen ja päättäminen kevyen liikenteen väylillä kunnossapidosta ilman liukkauden torjuntaa
- 35 §:n mukainen liikenteen rajoittaminen
- 36 §:n mukainen oikeus tilapäisen kulun järjestämiseen
- 38 §:n mukainen yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapito
- 40 §:n mukainen liittymän poistaminen
- 43 §:n mukaiset toimenpiteet erityisen talvitiien ja kulkuväylän risteämissä
- 44 § ja 45 §:ssä tarkoitetut tehtävät ja oikeudet maantien suoja- ja näkemäalueella
- 51 §:n mukainen oikeus pystyttää lumiaita ja lumen sijoittaminen tiealueen ulkopuolelle

Yhteistyösopimuksessa olisi sovittava tienpitoalueella hoidettavista tehtävistä sekä alueen maakuntien toimivallasta ja vastuista. Yhteistoiminnan muodosta riippumatta yhteistyösopimuksessa olisi sovittava lisäksi ainakin tienpitoalueen maakuntien edustamisesta, päätöksentekoprosesseista, resursseista ja kustannusten kattamisesta, tehtävän hoidon seurannasta, sopimuksen voimassaolosta ja sen muuttamisen periaatteista sekä muista tienpitotehtävien hoitamiseen liittyvistä keskeisistä kysymyksistä. Toimivaltajakoon ja tienpitoalueen maakuntien edustamiseen liittyen olisi tärkeää sopia maakunnille laissa säädettyjen tienpidon viranomaistehtäviä kuten esimerkiksi 35 §:ssä tarkoitettua liikenteen rajoittamista hoitavasta maakunnasta ja tehtävää siellä hoitavasta tahosta. Koska tienpito rahoitetaan erillisrahoituksena, ja rahoituksesta sovitaan tienpitoalueen maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksessa, yhteistyösopimuksessa olisi tärkeää sopia erityisesti maakuntien yleiskatteellisella rahoituksella hoidettavista henkilöstökustannuksista. Edelleen yhteistyösopimuksessa olisi määriteltävä tehtäviin liittyvä tiedon tuottamisen ja ylläpitämisen vastuunjako.

Yhteisen toimielimen tapauksessa olisi lisäksi sovittava yhteisen toimielimen kokoonpanosta ja yhteistoimintaan osallistuvien maakuntien oikeudesta valita toimielimeen jäseniä, sekä siitä,

mikä maakunta toimii maakuntalain 48 §:n tarkoittamana vastuumaakuntana. Yhteisen viran perustamisen tapauksessa olisi sovittava siitä, mikä sopimukseen osallistuvista maakunnista toimii työnantajan velvollisuuksista vastaavana maakuntana. Valittaessa yhteistyön muodoksi sopimus viranomaistehtävän hoitamisesta olisi määriteltävä, minkä maakunnan viranhaltijalla tai viranhaltijoille tehtäviä annetaan hoidettavaksi.

Maakuntien tulisi sopia yhteistoiminnasta niin, että varmistettaisiin pykälän 2 momentin 1–3 kohdassa säädettyjen vaatimusten noudattaminen. Maakuntien välisillä yhteistyösopimuksilla olisi 1 kohdan mukaan varmistettava tienpidon kustannustehokas, 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. Maakuntaudistuksen 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 maakuntaudistuksen johdosta kunkin 18 maakunnan ja tienpitoalueiden odotukset ja näkemykset tienpidon järjestämisestä voisivat vaihdella keskenään ja toisaalta myös valtuustokausittain saman maakunnan tai tienpitoalueen sisällä merkittävästikin, edellytettäisiin yhteistyösopimuksilta tienpidon yhtenäisyyden ja pitkäjänteisyyden varmistamista. Pitkäjänteisyyteen sisältyy myös odotus maakuntien yhteistoimintasopimusten vähintäänkin kohtalaiselle pysyvyydelle sekä riittäville perusteluille yhteistyöalueisiin kohdistuvien muutosten osalta. Tienpitoalueita koskevien yhteistyösopimusten muuttamisesta säädettäisiin lisäksi erikseen jäljempänä 15 i §:ssä. Maantieverkon yhtenäisyydestä huolehdittaisiin lisäksi Väyläviraston kanssa tehtävien tienpidon sopimusten kautta ja Väyläviraston muutoin toteuttaman informaatio-ohjauksen keinoin.

Momentin 2 kohdan mukaan maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioon ottaminen. Palvelutason vähimmäistaso määritettäisiin lain 1 luvussa. Tarkemmin palvelutason määrittely tapahtuisi edelleen maakuntien ja valtion välisessä tienpidon sopimuksessa. 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 maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaiset tienpitoalueet. Tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien tulisi sijaita vierekkäin muodostaen tarkoituksenmukaisen maantieteellisen kokonaisuuden esimerkiksi tienpidon hoitourakoiden järjestämistä ajatellen. Myös muodostettavien alueiden koolla on merkitystä urakkakokonaisuuksien muodostamisessa samoin kuin momentin 1 kohdassa tarkoitettujen kustannustehokkuuden näkökulmasta. Alueiden tarkoituksenmukaisuuden arviointiin vaikuttavat myös esimerkiksi työssäkäyntialueet.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että yksittäinen maakunta voisi muodostaa tienpitoalueen yksin, jos se kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävien hoitamisen 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, eikä tienpitoalueiden yhteismäärä ylitä yhdeksää.

15 g §. Tienpitoalueista sopiminen. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus olisi laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Kuten edellä 15 f §:n 1 momentin yksityiskohtaisissa perusteluissa on esitetty, tienpidon pitkäjänteisen hoitamiseen liittyy myös odotus tienpitoalueiden vähintäänkin kohtalaisesta pysyvyydestä, eikä tienpitoalueita koskevia sopimuksia siksi tulisi laatia määräaikaisina. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että tienpitoaluetta koskeva sopimus tulisi voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta. Maakuntaudistuksen voimaantullessa yhteistyösopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1.1.2021 alkaen, jolloin vastuu tämän lain mukaan maakunnille tulevista tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Myös mahdollisesti myöhemmin laadittavat yhteistyösopimukset tulisivat voimaan aina kalenterivuoden alusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä maakunnille ja myöhemmin mahdollisia uusia yhteistyösopimuksia solmittaessa, että sopimus ylimaakunnallisesta yhteistyöstä täyttäisi tienpidon tehtävien hoidolle 15 f §:n 2 momentissa säädettävät 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. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi valmisteltava ja hyväksyttävä 15 f §:ssä tarkoitettu yhteistyösopimus siten, että ensimmäinen hyväksytty sopimus voitaisiin toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle viimeistään 29 päivänä helmikuuta 2020. Sen jälkeen laadittavat joko uudet tai muutetut yhteistyösopimukset voitaisiin toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle 30 päivänä elokuuta yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Pykälän 3 momentin mukaan maakuntien tulisi varata liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuus lausua maakuntien yhteistoimintaa koskevasta sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sopimuksen hyväksymistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittäisi lausunnossaan näkemyksensä siitä, täyttääkö maakuntien sopima yhteistyösopimus 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.

15 h §. Maakuntien yhteistyötä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä. Pykälän mukaan valtioneuvosto voisi päättää maakuntien yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä, jos maakunnat eivät pääsisi tehtävien hoitamisesta lain 15 f §: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, kun maakunnat eivät lainkaan sopisi tehtävien hoitamisesta, myös siinä tapauksessa, että maakuntien sopimuksella hyväksymä yhteistoiminta arvioitaisiin riittämättömäksi täyttämään lain 15 f §:n 2 momentissa tehtävän hoidolle säädetyt vaatimukset. Arvion tekisi liikenne- ja viestintäministeriö sen jälkeen, kun maakunnat olisivat toimittaneet ministeriölle lain 15 g §:n 3 momentissa tarkoitettun neuvottelun tuloksena valmisteleman sopimuksen.

Valtioneuvosto voisi 2 momentin mukaan määrätä, että maakuntien yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntalain 48 §:ssä tarkoitettun maakuntien yhteisen toimielimen avulla. Tällöin valtioneuvosto voisi samalla päättää, mikä yhteistoiminnan osapuolina olevista maakunnista toimisi maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana, ja päättää 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, 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 f §:n 2 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 tarkoitettulla tavalla. Valtioneuvoston päätöksessä olisi tämän vuoksi aina määrätävä menettelystä, jolla valtioneuvoston antamat määräykset voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 i §:n mukaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätös olisi kuitenkin voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen. Vaatimus on tarpeen muun muassa tienpidon sopimuksia koskevan menettelyn vuoksi. Kesken vuotta tapahtuvien muutosten järjestäminen hankaloittaisi tienpidon järjestämistä kohtuuttomasti.

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

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

15 i §. Tienpitoalueita koskevat muutokset. Pykälässä säädettäisiin tienpitoalueisiin tehtävien muutosten edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoaluetta koskevaa 15 f §:ssä tarkoitettua yhteistyösopimusta voisi muuttaa tai sen voisi irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa. Koska tienpitoalueilta odotettaisiin tiettyä pysyvyyttä, olisi tällaisten muutosten tai irtisanomisten toteuttamisen edellytyksenä lisäksi, että toimintaympäristössä, rahoituksen tasossa tai muissa olosuhteissa olisi tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos taikka että sopimuksen muuttamisella tai irtisanomisella ja uuden sopimuksen laatimisella voitaisiin parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovellettaisiin, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä. Muutosten ja uusien sopimusten laatimista ja voimaantuloa koskisivat siten 15 g §:n menettelyä koskevat säännökset, ja tarvittaessa olisi niidenkin kohdalla mahdollista korvata sopimus valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §. Tienpidon rahoitus. Valtio vastaisi edelleen lain 10 §:n mukaisesti tienpidosta ja sen kustannuksista Väyläviraston toimiessa tienpitäjänä. Ehdotettavassa 15 k §:ssä säädettäisiin maakuntien tehtävänä olevan tienpidon tehtävien rahoituksesta.

Rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys ja 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten, eli tienpidon yleisten vaatimusten, palvelutason ja kunnossapidon tason, toteutuminen. Tieverkon ja liikenteen ominaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tieverkon pituutta, liikennemäärää ja koostumusta sekä teiden ja siltojen kuntoa. Muut olosuhteet voisivat olla esimerkiksi maantieteellisistä 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 tienpitoalueiden maakuntien kanssa tehtävien tienpidon sopimusten perusteella. Vaikka tienpitoa olisi hoidettava ylimaakunnallisessa yhteistyössä enintään yhdeksällä tienpitoalueella, jaettaisiin rahoitus 18 maakunnan jaolla.

Käytännössä rahoituksen jaolla annettaisiin tienpitoalueelle rahoituskehys, tienpidon hankintojen valmisteluun. Tienpidon menot olisivat jatkossakin valtion menoja. Menot näkyisivät valtion talousarviossa perusväylänpidon momentilla. Valtion tilinpäätöksessä näkyisi tuotto-kululaskelmassa kaikki juoksevat kulut. Investoinnit aktivoitaisiin taseen varallisuuden lisäykseksi (perusväylänpidon tienpidon menoista noin puolet aktivoidaan taseeseen). Tieinvestoinneista muodostuva varallisuus olisi kokonaan valtion taseessa. Valtion ja maakunnan väliseen sopimukseen perustuviin tienpidon toimeksiantotehtäviin osoitettava erillISRahoitus käsiteltäisiin maakunnassa toimeksiantovarojen ryhmään kuuluvana tapahtumana maakunnan taseessa. Tienpidon menoja ei merkittäisi maakunnan talousarvion käyttötalousosaan eikä investointiosaan. Menot eivät näkyisi maakunnan tuloslaskelmassa toiminnan kuluina eivätkä suoritettut investoinnit varallisuuden kasvuna taseessa.

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 Väylävirastoon tulosohtausprosessissa kohdistamat tavoitteet, joilla valtakunnallisen liikennepolitiikan sekä erityisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita voitaisiin osaltaan viedä käytäntöön.

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitäjän olisi varattava osa tienpidon talousarviorahoituksesta kohdistettavaksi tienpitäjälle Väylävirastoon 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. Väylävirastoon varattua keskitettyä rahoitusta jaettaisiin maakuntiin tienpitoalueille 1-2 kertaa vuodessa yllättävistä tarpeista erikseen käytävien keskustelujen jälkeen.

15 k §. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Pykälässä säädettäisiin tienpidon ja liikenteen nelivuotisesta suunnitelmasta, joka olisi laadittava jokaiselle 18 maakunnalle. Suunnitelma olisi tarkoitus valmistella maakuntien valtuustokausittain. Suunnitelma laadittaisiin valtuustokauden aluksi. 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. Suunnitelmassa olisi käsiteltävä suunnitelman arvioituja vaikutuksia siihen sisältyvien toimenpiteiden vaikutuksia arvioimalla. Maakunnat voisivat halutessaan sisällyttää suunnitelmaan myös muita maakunnan 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 ja liikenteen suunnitelma olisi keskeinen asiakirja tienpidon sopimuksen valmistelussa.

Tienpidon osalta suunnitelmassa 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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmisteltaisiin maakunnan omasta toimesta tai tienpitoalueella 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.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma on tärkeä myös maakunnan alueen kuntien ja niiden liikennettä koskevien tehtävien sekä kuntien ja maakunnan yhteistyön kannalta esimerkiksi kunnossapidossa ja liikenteen ohjauksessa. Kunnille tulisi siksi tarjota mahdollisuus esittää näkemyksensä tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta siten, että tienpitoalue tai maakunta tarjoaa alueen kunnille tilaisuuden antaa lausunto suunnitelmaluonnoksesta. Myös nykyisin ELY-keskukset ovat pyytäneet kannanottoja kunnilta vastaaviin suunnitelmiin.

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

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

151 §. Tienpidon sopimus. Tienpitäjä ja tienpitoalue valmistelisivat *1 momentin* mukaan tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen. Sopimusvalmistelun perustana olisi edellä 15 m §:n perusteluissa selostetulla tavalla maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Sopimus voitaisiin käytännössä tehdä vahvemmin sitovaksi ensimmäisen sopimusvuoden osalta, ja 15 m §:ssä säädettävissä vuosittaisissa neuvotteluissa sopimusta voitaisiin päivittää aina edellisen vuoden sopimusta tarkistamalla ja seuraavaa vuotta koskevien merkintöjen täsmentämisellä.

Tienpidon sopimuksessa olisi kyse erityisesti tienpitoalueella tulevana toimintavuonna toteutettavista toimenpiteistä ja niiden rahoituksesta. Tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta sovittaisiin tienpidon tuotteittain. Sopimuksessa olisi sovitettava tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevista rahoitusvarauksista. Siitä, mihin kunnossapitoluokkaan kukin maantie kuuluisi, päätettäisiin tienpidon sopimuksessa. Kunnossapitoluokista säädettäisiin edellä 33 §:ään sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Sopimuksessa olisi sovitettava lisäksi tienpitoa koskevista tavoitteista sekä toimintatavoista varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista tienpitoa koskevista asioista. Tienpitäjän ja

maakuntien varautumisvelvollisuudesta säädettäisiin jäljempänä 100 §:ssä. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tämän velvollisuuden täyttämiseksi tarpeellisista toimenpiteistä. Omavonnasta säädettäisiin 15 o §:ssä, ja myös siinä säädettävien velvoitteiden toteuttamiseen liittyvistä toimista Väyläviraston ja tiepitoalueen yhteistyössä olisi tarpeen sopia tienpidon sopimuksessa. Sopimuksessa olisi lisäksi tarpeen sopia tarpeellisista vastuu- ja vahingonkorvauskysymyksistä esimerkiksi sen varalle, että sopimusosapuolet eivät toteuttaisi sopimuksessa sovittuja pykälässä lueteltaviin asioihin liittyviä velvollisuuksiaan.

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

15 m §. *Tienpidon sopimusta koskeva menettely.* Pykälän 1 momentin mukaan tienpitoalueella 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 suunnitelma tai suunnitelmaluonnos olisi laadittava touko-syyskuussa. Sopimuksessa sovittaisiin ensimmäinen vuosi täsmällisesti ja seuraavat vuodet väljemmin. Ensimmäisen vuoden osalta voitaisiin tienpitoalueella tarvittaessa laatia tarkempi toimintasuunnitelma tai muu ensimmäistä sopimusvuotta koskeva kuvaus, joka voitaisiin myös sisällyttää tai liittää sopimukseen. Sopimusta tarkistettaisiin vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa esimerkiksi tulva-, myrsky tai muiden sellaisten tilanteiden seurauksena.

Sopimusneuvotteluihin osallistuisivat 3 momentin mukaan tienpitäjän edustajat Väylävirastosta ja tienpitoalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Neuvotteluihin voisi siis maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitoalueella tehtävistä vastaavan maakunnan tai kaikkien maakuntien edustajia. Säätely mahdollistaisi asiasta sopimisen tienpitoalueen kesken, ja asian järjestämisen resurssien ja muiden kysymysten kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Neuvotteluihin osallistuvista edustajista ei olisi välttämätöntä sopia maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, vaan siitä voitaisiin sopia tienpitoalueen sisällä myös muulla tavalla. Sopimuksen allekirjoittaisivat tienpitäjän edustaja ja tienpitoalueen maakuntien edustajat.

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

15 n §. *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 välttämätöntä jatkuvuuden sekä yleistä liikennettä ja välttämättömiä kulkutarpeita palvelevien maanteiden käytettävyyden turvaamiseksi. Ilman sopimusta tienpitoalueella 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 tienpitoalueen maakuntien välisellä sopimuksella. Tavoitteena on asiasta sopiminen, ja valtioneuvoston päätöksen tulisi siksi olla voimassa vain siihen asti, kunnes 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, joiden toimialaan tienpito voi olennaisesti liittyä.

Valtioneuvoston tämän pykälän nojalla tekemästä päätöksestä voisi valittaa niin kuin 105 §:ssä säädetään. Päätösten välittömästä toimeenpanosta säädetään 107 §:ssä.

2 luku Maantien suunnittelu

15 f §. *Maantien suunnittelun tehtävät.* Pykälän numero muutettaisiin 15 o §:ksi. Pykälän 1 momentissa viittaus 15 g ja 15 h §:ään muutettaisiin viittaukseksi 15 p ja 15 q §:ään. Pykälän 2–4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi.

15 g §. *Hankearviointi.* Pykälän numero muutettaisiin 15 p §:ksi. Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

15 h §. *Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet.* Pykälän numero muutettaisiin 15 q §:ksi. Pykälän 2–4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

16 §. *Tutkimusoikeus.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

17 §. *Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.* Pykälän 1 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin maininta tien luonteen selvittämisestä tarvittaessa myös maakunnan kanssa. Maininta maakuntien liitosta poistettaisiin. Yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien laatiminen jakautuisi jatkossa tienpitoalueella tienpitotehtäviä hoitavalle maakunnalle ja tienpitäjälle. Maakunnan vastatessa suunnittelusta viittaus maakuntaan jäisi tarpeettomaksi. Silloin, kun suunnittelusta vastaisi tienpitäjä, olisi yhteistyö maakunnan kanssa kuitenkin edelleen tarpeen selvitettyä tien sijainnin ja muun maankäytön suhdetta.

19 §. *Yleissuunnitelman sisältö.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tehtäisiin kielellisiä korjauksia. Pykälän 2 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi. Lisäksi viittaukset 15 g ja 15 h §:ään muutettaisiin viittauksiksi 15 p ja 15 q §:ään.

22 §. *Tiesuunnitelman sisältö.* Pykälän 4 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi. Lisäksi viittaukset 15 g ja 15 h §:ään muutettaisiin viittauksiksi 15 p ja 15 q §:ään. Pykälän 1 ja 4 momentissa tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia.

23 §. *Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän otsikossa ja 1 ja 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

25 §. *Tiesuunnitelma erityistapauksissa.* Suomenkielisessä esityksessä pykälässä yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

27 §. *Vuorovaikutus.* Pykälän 1 momentissa poistettaisiin tarpeettomana velvollisuus varata kunnalle mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun. Pykälän 1–4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 2 momentissa kunnan velvollisuus kuuluttaa muutettaisiin maakunnan velvollisuudeksi. Momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen velvollisuus pyytää lausunto maakunnan liitolta poistettaisiin. Momenttiin lisättäisiin maininta Valtion lupa- ja valvontavirastosta.

27 a §. *Ennakkoneuvottelu.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset muutettaisiin maakunniksi. Pykälään lisättäisiin maininta Väyläviraston mahdollisuudesta pyytää ennakkoneuvottelua sekä Väyläviraston ja muiden viranomaisten tietojenvaihdosta.

27 b §. *Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälään lisättäisiin maakunnalle velvoite ilmoittaa tienpitäjälle suunnitelman toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi. Vastaavasti kuin lain 16 § edellyttää maakuntaa ilmoittamaan suunnitelman laatimisen aloittamisesta sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta tienpitäjälle, myös suunnitelman toimittamisesta hyväksyttäväksi on viivytyksettä ilmoitettava tienpitäjälle. Myös lain 103 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen maakunnalle ja tienpitäjällä.

Lisäksi pykälän 2 ja 3 momentissa 15 g ja 15 h § muutettaisiin 15 o ja 15 p §:ksi.

30 §. *Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

31 §. *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Pykälän 1 ja 3 momenttia täsmennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi pidentää yleis- ja tiesuunnitelman määräaika hakemuksesta tai omasta aloitteestaan. Hakemuksen voisi tehdä esimerkiksi maakunta, tienpitoalue tai Väylävirasto.

32 §. *Seuranta ja jälkiarviointi.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi sekä 15 g §:n viittaus muutettaisiin 15 p §:ksi.

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

34 §. *Rajoitettu kunnossapito.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi. Momenttia täsmennettäisiin siten, että tienpitäjä tekisi päätöksen maakunnan esityksestä. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

35 §. *Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Momentin viittaus yksityisistä teistä annettuun lakiin muutettaisiin viittaukseksi yksityistielakiin (560/2018). Lisäksi suomenkielisessä esityksessä yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Pykälän 2 momentissa viittaus tieliikennelakiin (267/1981) muutettaisiin viittaukseksi uuteen tieliikennelakiin (729/2018), joka tulee voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2020.

37 §. Liittyminen maantiehen. Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 ja 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

38 §. Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen. Pykälän 1, 2 ja 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 1 momenttia täsmennettäisiin siten, että myös maakunta voisi sopimuksen perusteella vastata kunnossapidosta.

Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 ja 2 momentissa yksityisen tien pitäjä muutettaisiin muotoon yksityistien pitäjä. Lisäksi yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

39 §. Yksityisen tien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen. Suomenkielisessä esityksessä pykälässä ja pykälän otsikossa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 2 ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Suomenkielisessä esityksessä pykälän 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1–4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

42 a §. Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1 momentin johdantokappaleessa ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

42 b §. Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite. Pykälän 1–3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

43 §. Erityisen talvitien ja kulkuväylän risteäminen. Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

4 luku Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

44 §. Maantien suoja-alue. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

45 §. Maantien näkemäalue. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

48 §. Poikkeukset rajoituksista. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

49 §. *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi tehtäisiin kielellinen korjaus.

51 §. *Lumiaita ja lumen sijoittaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Pykälän 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Momentissa säädettäisiin virastolle velvollisuus pyytää myös maakunnalta lausunto. Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin muualla Väylävirastoksi, mutta momentin viimeisessä virkkeessä tienpitäjäksi. Momenttiin lisättäisiin maininta 52 b §:n nojalla annetuista määräyksistä. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

52 b §. *Määräystenantovaltuus.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälää täsmennettäisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus antaa määräyksiä.

5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset

54 §. *Maantietoimituksen vireilletulo.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjänä toimivaksi Väylävirastoksi. Pykälään lisättäisiin myös maakunnalle mahdollisuus hakea maantietoimitusta sillä edellytyksellä, että tienpitäjä on antanut tähän suostumuksensa. Tienpitäjä voisi antaa suostumuksensa esimerkiksi tienpidon sopimuksessa, jos tämä katsottaisiin tarkoituksenmukaiseksi.

56 §. *Haltuunotto.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Lisäksi pykälän 1 ja 3 momentissa tienpitäjä ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 3 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

56 a §. *Yksityisen tien luovuttaminen.* Suomenkielisessä esityksessä pykälässä ja sen otsikossa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Lisäksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

57 §. *Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen tiealueeseen.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

62 §. *Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 2 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus.

69 §. *Yksityistiejärjestelyt.* Suomenkielisessä esityksessä pykälässä yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie ja tietoimitus muotoon yksityistietoimitus. Muutokset vastaisivat yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Lisäksi pykälän 2 momentissa viittaussäännökset muutettaisiin voimassa olevan lain mukaisiksi.

73 §. *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

74 §. *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva maantietoimitus.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

75 §. *Maantietoimitus erityisissä tapauksissa.* Pykälän 1–3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

79 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 1 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 4 momentti kumottaisiin maakuntaudistuksen vuoksi tarpeettomana.

80 §. *Riidanalaisen korvauksen tallettaminen.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

81 §. *Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

83 §. *Vähäiset korvaukset.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

84 §. *Korvauksettomat luovutukset.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä.

85 §. *Maantietoimituksen kustannukset.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

88 §. *Maantien lakkaaminen.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi ja maakunnaksi. Momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi.

90 §. *Entisen tiealueen rakenteet ja laitteet.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän 1 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Pykälän 2 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

91 §. *Entisen tiealueen siirtyminen.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi.

93 §. *Entinen tiealue yksityisenä tienä.* Suomenkielisessä esityksessä pykälän otsikossa sekä 1 ja 2 momentissa yksityinen tie muutettaisiin muotoon yksityistie. Muutos vastaisi yksityistielain (560/2018) käsitteitä. Pykälän 2 momentissa viittaus yksityisistä teistä annettuun lakiin muutettaisiin viittaukseksi yksityistielakiin. Pykälän 2 ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin tienpitäjäksi.

95 §. *Liitännäisalueen lakkauttaminen.* Pykälän 1 ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

95 a §. *Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta maakunnan tai Väyläviraston aloitteesta.

7 luku Erinäiset säännökset

99 b §. *Avustavien tehtävien siirtäminen.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

100 §. *Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.* Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitäjä muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset muutettaisiin tienpitoalueen maakunniksi. Pykälän 2 momentista poistettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.

100 b §. *Tienpidon omavalvonta.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

101 §. *Hallinnolliset pakkokeinot.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikenne- ja viestintävirastoksi. Pykälän 2 ja 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikenne- ja viestintävirastoksi, Väylävirastoksi ja maakunnaksi.

101 a §. *Oikeus saada tietoja.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi ja tienpitäjä Väylävirastoksi.

102 §. *Kustannusten periminen.* Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi ja maakunnaksi. Pykälään lisättäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeus periä kustannuksia.

103 §. *Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi ja tienpitäjä Väylävirastoksi. Lisäksi viittaus kuntalakiin (410/2015) muutettaisiin viittaukseksi maakuntalakiin.

104 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Pykälän 1 momentti siirrettäisiin 2 momentiksi ja 1 momentti 2 momentiksi. Pykälän 1 momentissa poistettaisiin maakunnan liitto ja lisättäisiin Valtion lupa- ja valvontavirasto. Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 2 momentissa tienpitäjä muutettaisiin Väylävirastoksi.

105 §. *Muutoksenhaku.* Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin muutoksenhausta maakunnan päätökseen. Pykälän 3–8 momentti siirrettäisiin 4–9 momentiksi. Pykälän 5 ja 6 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi. Pykälän 6 momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja valvontavirasto ja poistettaisiin maakunnan liitto.

107 §. *Päätösten välitön täytäntöönpano.* Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

108 §. *Kuuluttaminen.* Pykälässä kunnallinen kuuluttamismenettely muutettaisiin vastaamaan maakunnan ilmoitusten julkaisemista.

108 a §. *Maantierekisteri.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Väylävirastoksi.

1.6 Laki liikenteen palveluista 320/2017

IV OSA PALVELUT

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

172 §. *Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite.* Lentoliikenteen julkisen palvelun velvoitteesta säädetään EU:n lentoliikenneasetuksen 1008/2008 16 artiklassa. Asetusta täydentävä kansallinen säännös velvoitteen asettamisesta on toistaiseksi sisältynyt ilmailulain 65 §:ään. Koska kyseessä on liikenteen markkinoillepääsyä käsittelevä säännös, se esitetään tässä yhteydessä siirrettäväksi ilmailulaista lakiin liikenteen palveluista. Maakuntaudistuksen linjausten mukaisesti esitetään, että päätökset julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta siirrettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolta maakunnalle. Maakunta vastaisi myös tarjouskilpailun järjestämisestä sellaiselle reitille, jolle julkinen palveluvelvoite on asetettu ja jolle tarjouskilpailun perusteella valittaisiin lentoyhtiö harjoittamaan liikennettä yksinoikeudella. Maakunnan olisi kuitenkin kuultava ja pyydettävä lausunto Liikenne- ja viestintävirastolta ennen julkisen palveluvelvoitteen asettamista.

Lentoliikenteen ostot rahoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston momentilla olevasta määrärahasta. Virasto tekee määrärahan kohdentamisesta sopimuksen julkisen palveluvelvoitteen asettaneen maakunnan kanssa. Ennen maakuntalain voimaantuloa koskeviin sopimusjärjestelyihin sovelletaan siirtymäjärjestelyitä, joiden mukaan olemassa olevat sopimukset siirtyvät maakuntien vastuulle, elleivät ne irtisano sopimuksia päättymään.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

173 §. *Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset.* Pykälän 1 momentin 3 kohtaan lisätään maakunnat. Lisäksi kyseinen kohta muutettaisiin vastaamaan voimassaolevan joukkoliikennelain muotoilua ja siihen lisättäisiin maininta muiden kuin liikenteenharjoittajien oikeudesta saada tukea liikenteen palveluiden kehittämiseen, suunnittelu- ja tutkimustyöhön. Tarkoituksena oli liikenteen palveluista annetun lain ensimmäisessä vaiheessa muuttaa vain säännöksen muotoilua mutta säilyttää sisältö. Tässä yhteydessä kuitenkin virheellisesti yritykset eli muut kuin liikenteenharjoittajat jäivät pois kehittämiseen, suunnittelu- ja tutkimustyöstä maksettavan korvauksen saajista. Tarkoituksena oli, että jatkossakin tämän säännöksen nojalla korvausta saisivat kaikki muut tahot paitsi liikenteenharjoittajat.

Jatkossa korvauksen mahdollisiin saajiin lukeutuisivat myös perustettavat maakunnat, koska ne rinnastuvat kuntiin, kuntayhtymiin ja yleishyödyllisiin yhteisöihin ja niillä saattaa olla hankkeita, joihin kyseinen rahoitus sopii.

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitetuin määrärahoihin voidaan rahoittaa myös Merenkurkun liikennettä. **174 §.** *Määrärahan kiintiöinti ja käyttö.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto päättäisi määrärahan jaosta muihin kuin 173 §:n 1 momentin mukaisiin tarkoituksiin. Määrärahaa ei enää jaettaisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille, koska niiden toimivalta lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2020. Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset muutettaisiin maakunniksi. Maakunnille lisättäisiin mahdollisuus käyttää itse määrärahaa, mikä vastaisi maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa säädettyä.

V OSA VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku: Viranomaisten toiminta

181 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset korvattaisiin maakunnilla. Tällä muutoksella pannaan täytäntöön maakuntalain 2 luvun 6 §:n 2 momentin 1 kohta, jossa todetaan, että maakunta voi hoitaa julkisen liikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Kyse on vapaaehtoisesta tehtävästä, ei lakisääteisestä. Momentissa säädettäisiin myös siitä, että maakunnat voivat tehdä julkisen henkilöliikenteen järjestämisessä ylimaakunnallista yhteistyötä.

Pykälän 6 momentissa viittaus hankintalakiin muutettaisiin viittaukseksi julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettuun lakiin (1397/2016).

182 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maakunnat toimivaltaisiksi viranomaisiksi rautatieliikenteessä. Tämä lisäys toteuttaa maakuntalain 6 §:n 2 momentin muutettua sanamuotoa. Tarkoituksena on, että mahdollistetaan maakunnille toimivalta myös rautatieliikenteessä, kaukoliikenteestä vastaisi edelleen liikenne- ja viestintäministeriö. Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että muun raideliikenteen kuin rautatieliikenteen osalta (raitiovaunut, metro) toimivaltaisena viranomaisena voisi toimia myös maakunta. Tällä hetkellä kaupunkiraideliikennettä (metro, raitiovaunu) on vasta pääkaupunkiseudulla.

1.7 Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009

9 luku Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen.* Pykälän 1 ja 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

5 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen.* Pykälän 1 ja 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän 2 momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

7 §. *Raportointi.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

12 luku Valvonta ja hallintopakko

1 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

4 §. *Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Otsikossa ja pykälän 1 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

9 §. *Virka-apu.* Pykälän 1 momentissa aluehallintovirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi ja Puolustusvoimat muutettaisiin alkamaan isolla alkukirjaimella.

15 §. *Hallintopakko.* Pykälän 1 momentin johdantokappaleessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa ja valvontavirastoksi.

16 §. *Uhkasakko, teettämisuuhka ja keskeyttämisuuhka.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän viittauksessa uhkasakkolakiin (1113/1990) tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.8 Merilaki 674/1994

12 luku: Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti.

3 §. *Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys.* Pykälän 1 momentissa tuomioistuinpaiikkakunnan lääninhallitus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi ja momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että Ahvenanmaan maakunnan osalta talletus tai vakuus tehdään Ahvenanmaan valtionvirastoon.

1.9 Ratalaki 110/2007

8 §. *Yleistä rautatien suunnittelusta.* Pykälän 2 momentissa maakuntien liitot ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset muutettaisiin maakunniksi. Lisäksi alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi.

9 §. *Tutkimusoikeus.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta maakunnasta.

10 §. *Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.* Pykälän 1 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa viittaus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen poistettaisiin. Maakunnille ei ole tulossa sellaista kuntien alueidenkäytön ohjaus- ja valvontatehtävää, mikä ELY-keskuksilla oli aiemmin. Siksi laissa ei olisi tarpeen edellyttää maakunnan puolta kunnan puollon lisäksi momentin tarkoittamissa tapauksissa.

12 §. *Yleissuunnitelman sisältö.* Pykälän 2 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi.

15 §. *Ratasuunnitelman sisältö.* Pykälän otsikko muutettaisiin muotoon rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 2 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 4 momentissa alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu muutettaisiin maakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi. Lisäksi momentin ratasuunnitelmaan sisällytettävä hankearviointi erotettaisiin uudeksi 5 momentiksi.

22 §. *Vuorovaikutus.* Pykälän 1 momentista poistettaisiin tarpeettomana rataverkon haltijan velvollisuus varata kunnalle mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun. Pykälän 2 momentissa kunnat muutettaisiin maakunniksi. Momenttiin lisättäisiin maininta maakunnan velvollisuudesta kuulla alueen kuntia. Lisäksi tehtäisiin kielellisiä korjauksia. Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maininta Valtion lupa- ja valvontavirastosta, maakuntien liitot muutettaisiin maakunniksi ja poistettaisiin maininta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista.

25 a §. *Tasoristeyksiä koskevat ratasuunnitelmat.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2020.

43 a §. *Puhevallasta ratatoimituksessa.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2020.

69 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 1 momentissa tehtäisiin kielellinen korjaus. Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että rataverkonhaltijalle säädettäisiin velvollisuus suo-

rittaa tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle. Maininta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista, työ-, ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta ja yksityisraidetta koskevista korvauksista poistettaisiin.

79 §. *Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä.* Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi. Momentissa tehtäisiin lisäksi kielellinen korjaus.

89 a §. *Eräät vahingonkorvausasiat.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimivalta lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2020.

91 §. *Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

92 §. *Muutoksenhaku.* Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

1.10 Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta 104/2011

3 §. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin komission jäseneksi Etelä-Karjalan maakunta, joka tulee vastaamaan pelastustoimesta ja ensihoidosta, kun maakuntalaki tulee voimaan 1.1.2021.

1.11 Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014

234 §. *Sijoittamisen edellytykset.* Pykälän 3 momentin viittaus maantielakiin muutettaisiin lainutta nimikettä vastaavaksi viittaukseksi lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

318 §. *Tietojen luovuttaminen viranomaisesta.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Tietojensaantioikeus koskisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2020. Lisäksi Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

352 §. *Siirtymäsäännökset.* Siirtymäsäännöksiin lisättäisiin uusi 12 momentti, jossa säädettäisiin, että lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumoutunut.

1.12 Tieliikennelaki 729/2018

184 §. *Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä.* Pykälän 1 momentin 3 kohdassa puolustusvoimat muutettaisiin muotoon Puolustusvoimat. Pykälän 5 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikenne- ja viestintävirastoksi. Momenttiin lisättäisiin maakunnan toimivalta päättää, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät yhteysalukselle tai muulle julkisesti rahoitetulle saaristoliikenteen palvelualukselle.

1.13 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994

12 §. *Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 1, 2 ja 4 momentissa tehtäisiin lisäksi kielellisiä korjauksia.

1.14 Yksityistielaki

6 §. *Tieoikeus muun kuin kiinteistön hyväksi.* Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lisätieoikeuden perustamisesta valtion, maakunnan tai kunnan hyväksi tilanteessa, jossa näillä ei ole omistuksessa tai hallinnassa kiinteistöä yksityistien vaikutuspiiriin kuuluvalla alueella. Voimassa olevassa laissa kyseinen mahdollisuus koskee vain valtiota ja kuntia ja nyt maakunnille lisättäisiin mahdollisuus lisätieoikeuteen.

13 §. *Yksitystien lakkaaminen ja muuttuminen kaduksi.* Pykälän 2 momentissa muutettaisiin toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Valtion lupa- ja valvontavirastoksi, sillä kadunpitovelvollisuuden arviointi siirtyisi maakuntauudistuksen yhteydessä maakuntien syntyessä Valtion lupa- ja valvontaviraston tehtäväksi.

21 §. *Tien rakentaminen Natura 2000-verkostoon sisältyvällä alueella tai sen läheisyydessä.* Pykälässä muutettaisiin toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Valtion lupa- ja valvontavirastoksi, sillä maakuntauudistuksesta johtuen luonnonsuojelusta vastaava yhteistyöviranomaisena olisi jatkossa elinkeino-, liikenne- ja ympäristön keskuksen sijaan Valtion lupa- ja valvontavirasto.

23 §. *Teettämishakemus.* Pykälässä muutettaisiin toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus maakuntauudistuksen yhteydessä perustettavaksi Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Voimassa olevan lain mukaisesti Valtion lupa- ja valvontavirasto voisi tieosakkaan, tiekunnan tai sellaisen kiinteistön omistajan, jonka kiinteistöä tieoikeus koskee, hakemuksesta tehostaa tämän lain nojalla annettua tienpitoa koskevaa toimenpiteitä koskevaa päätöstä tai tuomiota teettämishakemalla, jos toimenpiteeseen velvollinen ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin yksityistietoimituksessa asetetussa määräajassa. Kyse voisi olla tien rakentamisesta tai muusta tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin teettämishakemusten määräämisestä täytäntöön pantavaksi. Kuten voimassa olevassa laissakin, Valtion lupa- ja valvontavirasto ei täytäntöön panisi teettämishakemaa omasta aloitteestaan, vaan hakijan olisi tehtävä virastolle ilmoitus tilanteesta. Täytäntöönpanosta huolehdittaisiin oikeuttamalla hakija tai muu yksityinen tekemään tai teettämään yksityistietoimituksen päätöksessä määrätyt toimenpiteet niihin velvollisen kustannuksella.

29 §. *Tien käytön kieltäminen ja rajoittaminen sekä tien sulkeminen.* Pykälässä säädettäisiin sellaisen tien käytön kieltämisestä ja rajoittamisesta, jota valtio, maakunta tai kunta avustaa. Poiketen voimassa olevasta laista, pykälään lisättäisiin maininta maakunnasta, sillä maakuntauudistuksen jälkeen maakunnille siirtyy yksityisteiden valtionavustusten jakotehtävä.

51 §. *Tiekunnan säännöt.* Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin sääntöjen rekisteröimis- ja säilyttämisvelvoitetta. Tiekuntien toimielimet olisivat 50 § ja 89 §:n mukaisesti velvoitettuja toimittamaan tiekunnan säännöt kiinteistötietorekisterinpitäjälle, jonka jälkeen säännöt tulisi viedä yksityistietorekisteriin ao. tiekunnan tietojen yhteyteen.

61 §. *Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen.* Pykälässä muutettaisiin toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus maakuntauudistuksen yhteydessä perustettavaksi Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

65 §. Tiekunnan päätöksen moittiminen. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että maa- ja metsätalouden sivistys- ja tutkimuslaitosten olisi jatkossa mahdollista osallistua käräjäoikeudessa käsiteltävän moitekanteen käsittelyn valmisteluun. Muutoksella turvattaisiin tarvittava asiantuntemus ja resurssit myös käräjäoikeuskäsittelyissä, kun käsiteltävänä olisi yksityistielainsäädäntöön tai kiinteistötoimituksiin liittyviä moitekanteita. Myös liikenne- ja viestintävaliokunta on todennut mietinnössään (LiVM 13 2018 vp), että maa- ja metsätalouden sivistys- ja tutkimuslaitosten koskeva muutos yksityistielakiin olisi tarpeen toteuttaa pikaisesti maakuntaudistusta koskevien muutosten tekemisen yhteydessä. Moitekanteita ei kuitenkaan käsiteltäisi maa- ja metsätalouden sivistys- ja tutkimuslaitosten kokoonpanossa vaan niin kuin riita-asioiden käsitte-lystä yleisesti oikeudenkäymiskaassa säädetään.

73 §. Yksityistietoimituksen hakeminen. Pykälässä 2 momentissa säädettäisiin niistä tahoista, joilla on oikeus hakea yksityistietoimitusta. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

83 §. Valtionavustus. Maakuntaudistuksen yhteydessä yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyy maakuntien tehtäväksi. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa valtio muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi momenttiin lisättäisiin maininta yksityisteiden lauttapaikkojen ylläpidon avustamisesta.

Yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyisi maakuntaudistuksen yhteydessä maakuntien pakolliseksi tehtäväksi (maakuntalaki 6 § 1 momentti). Tarkoitus on, että eduskunta määrittelee talousarvioissaan yksityisteille suunnattavien määrärahojen suuruuden. Yksityisteiden valtionavustusmääräraha jaetaan maakunnille osana yleiskatteellista rahoitusta, joka tarkoittaa sitä, että maakunnat määrittelevät itse yksityisteille suunnattavan avustusmäärärahan suuruuden.

Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, joten olisi tärkeää, että myös yksityisteitä ja niille myönnettäviä avustuksia käsiteltäisiin maakuntastrategiassa sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jota koskeva sääntely on sisällytetty liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (572/2018).

Yksityisteiden lauttapaikkojen osalta avustustehtävä hoidettaisiin osana saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä maakuntalain 6 §:n 2 momentin mukaisesti. Tehtävä olisi maakunnille vapaaehtoinen ja saadakseen rahoituksen tehtävän hoitoon, niiden tulisi ottaa kyseinen tehtävä maakuntastrategiassaan hoitaakseen. Yksityisteiden lauttapaikkojen valtionavustusmääräraha jaettaisiin maakunnille erillisrahoituksena, joten lauttapaikkojen ylläpidon avustus eriytettäisiin pykälän momentissa 1 tienpitoon tarkoitettusta avustusmäärärahasta.

Yksityistielaisissa ei säädettäisi tarkemmin yksityisteiden lauttapaikkoihin liittyvistä avustuskäytännöistä. Yleiset avustuskriteerit koskisivat kuitenkin myös lauttapaikoille jaettavia avustuksia. Pykälän 4 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtionavustusmäärärahan jaosta. Tarpeen voisi olla esimerkiksi antaa säännöksiä siitä, millä perusteilla ja kriteereillä avustusmääräraha maakuntien välillä jaettaisiin ja miten maakunnat avustusmäärärahaa jakaisivat. Mahdollista voisi olla myös ratkaista valtionavustusmäärärahan jakautuminen maakuntiin talousarvion momentin perusteluissa tai laatia valtakunnallinen ohjeistus avustusten jakoon liittyen.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin avustusmäärärahan riittävyysarvioinnista. Riittävyysarviointi tehtäisiin maakuntien valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkasteltaisiin yksityisteiden valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen sekä suhdetta tiekunnilta kerättyjen arvonlisäverojen suuruuteen.

85 §. Liikenteen salliminen avustettavalla tiellä. Pykälän 1 ja 3 momentteihin lisättäisiin maininta maakunnasta avustuksia myöntävänä tahona valtion ja kunnan lisäksi, koska maakuntaudistuksen yhteydessä yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyy maakunnille. Valtionavustustehtävän luonteen takia maininta valtiosta säilytettäisiin edelleen pykälätekstissä. Lisäksi pykälän toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin avustuksen myöntäneeksi maakunnaksi.

86 §. Kielto käyttää avustusta velan suorittamiseen. Pykälään lisättäisiin maininta maakunnasta, koska maakuntaudistuksen yhteydessä yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyy maakunnille.

87 §. Valtionavustuslain soveltaminen. Pykälässä säädettäisiin valtionavustuslain soveltamisesta tarkemmin kuin voimassa olevassa laissa johtuen siitä, että valtionavustusten jakotehtävää hoitaisi jatkossa maakunta. Valtionavustuslakia (688/2001) sovellettaisiin, jollei tässä tai muussa laissa toisin säädettäisi. Maakunnan myöntämiin avustuksiin sovellettaisiin kuitenkin vain, mitä valtionavustuslain 2 luvussa säädetään valtionavustuksen myöntämisen perusteista, 3 luvussa säädetään valtionavustuksen myöntämisestä ja maksamisesta, 4 luvussa valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta, 5 luvussa valtionavustuksen palauttamisesta ja takaisinperinnästä, 6 luvussa tietojen saannista ja tietojen luovuttamisesta sekä 33 §:ssä tiedoksiannosta.

88 §. Muutoksenhaku. Pykälässä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi johtuen yksityisteiden valtionavustustehtävän siirtymisestä maakuntiin.

1.15 Voimaanpanolaki

Tämä laki sisältää maakuntaudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnille siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen. Tällä lailla toteuttaisiin myös maakuntaudistuksen yhteydessä ELY-keskuksista Väylävirastoon tehtävät siirrot. Lisäksi laissa säädetään maakuntavaltuuston päätöksestä, joka koskee valtiolta maakunnalle siirtyvää omaisuutta ja sopimuksia. Lisäksi laissa on säännökset velkojille ja sopimusosapuolille tehtävistä ilmoituksista sekä väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamisesta. Lain säännökset vastaisivat maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaanpanosta annettavan lain säännöksiä. Mainittua lakia ja maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle keväällä 2018 (HE 14/2018 vp). Keskeistä voimaanpanolailta siirrettävien tehtävien osalta ovat henkilöstöä, omaisuutta sekä sopimusten siirtoa koskevat säännökset.

Tällä lailla toteuttaisiin lisäksi ELY-keskuksissa nykyisin hoidettujen tieliikennetelematiikka-tehtävien ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirto Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (574/2018) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Voimaantulevat säädökset. Pykälä sisältäisi säännökset voimaan tulevista laeista. Ehdotetulla lailla tulisi voimaan 15 lakia. Tarkoituksena on, että lait tulevat voimaan 1.1.2021.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin ehdotetun voimaanpanolain soveltamisalasta. Ehdotetussa laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa tarkoitettujen tehtävien siirtämisestä. Lain 1 §:ssä tarkoitettujen tehtävien siirrot koskevat toisaalta maakuntaudistuksesta johtuvia tehtävien

siirtoja valtiolta ja maakuntien liitoilta maakunnille ja toisaalta ELY-keskuksista Väylävirastoon. Laissa säädettäisiin lisäksi eräiden nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavien tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (574/2018) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

Ehdotetun lain 1 §:ssä mainituilla laeilla toimeenpannaan ehdotetun maakuntalain (HE 15/2017 vp) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirto maakunnille. Maakunnille osoitettavien tehtävien osalta voimaanpanolaki koskisi siten ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin maakuntien tehtäväläsäännöksen 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä: liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Tämä laki koskisi mainitun lain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan osalta liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtävien maakunnille siirtämisen voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohtaan sisältyy myös yksityisteitä koskevat valtionavustustehtävät, mutta niitä koskevat voimaanpano ja siirtymäsäännökset on tarkoitettu sisällyttävä syksyllä 2018 annettavaan hallituksen esitykseen, jolla muutettaisiin uutta yksityistielakia maakuntauudistuksen edellyttämiltä osin (HE 147/2017 vp ja HE 11/2018 vp). Tämä voimaanpanolaki koskisi myös ehdotetun maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä koskevan tehtävän voimaanpano- ja siirtymäsääntelyä.

Koska valtio edelleen toimisi tienpitäjänä ja kantaisi omistajana vastuuta maantieverkosta siirrettäisiin eräitä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Väylävirastoon, joka toimii tienpitäjänä. Tähän lakiin sisältyisi myös näihin siirtoihin liittyvä voimaanpano- ja siirtymäsääntely.

Ehdotetun lain siirtymäsääntely ei olisi tyhjentävä, vaan tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista olisi lisäksi voimassa mitä siitä erikseen säädetään. Erityisiä siirtymäsäännöksiä voi sisältyä myös muihin lakeihin, joilla toteutetaan tehtäväsiirtoja maakunnille, ELY-keskuksista Väylävirastoon ja ELY-keskuksista Liikenteenohjausyhtiöön.

2 luku Henkilöstöä koskevat säännökset

3 §. *Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälässä säädettäisiin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaanpanosta annettavan lain (HE 14/2018 vp) kanssa yhdenmukaisesti maakuntaan tai maakuntalain 118 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen tämän lain nojalla valtiolta ELY-keskuksista sekä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta siirtyvän henkilöstön asemasta. Valtion henkilöstön asemasta toiminnan ja tehtävien uudelleenjärjestelyissä säädetään virkamiesten osalta valtion virkamieslaissa (750/1994) ja työsuhteisten osalta työsopimuslaissa (55/2001). Tehtävien ja toiminnan uudelleenjärjestelyihin sovelletaan myös liikkeenluovutusdirektiiviä (2001/23/EY).

Työnantajavaihdostilanteita sääntelee virkamies- ja työoikeudessa niin sanottu liikkeenluovutusperiaate. Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan valtion virkamieslain 5 e §:n mukaan valtion toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan työnantajan liikkeen luovutuksella tarkoitetaan puolestaan yrityksen, liikkeen, yhteisön tai säätiön tai näiden toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava, pää- tai sivutoimisena

harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Liikkeenluovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työ- tai virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät uudelle työnantajalle.

Pykälän *1 momentin* mukaan ehdotettavan 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 katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen siirtyvien valtion virkamiesten osalta valtion virkamieslain ja siirtyvien valtion työntekijöiden osalta työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin tämän lain muutoksella toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täytyvätkö niissä valtion virkamieslaissa ja työsopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Ratkaisu on yhdenmukainen maakuntauudistuksen yhteydessä toteutettavien muiden työnantajan vaihtumista merkitsevien muutosten kanssa.

Liikkeenluovutusperiaatteen mukaan henkilöstö siirtyisi tehtäviensä siirtymisen mukana uuden organisaation palvelukseen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa ja KEHA-keskuksessa siirtyviä tehtäviä hoitava henkilö siirtyisi maakuntauudistuksessa 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, vaikkei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen (työehtosopimuslain (436/1946) 5 §, valtion virkamieslain 5 f §). Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virkai- 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 suoraan tämän voimaannpanolain nojalla valtion virkamieslain ja työsopimuslain 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 työsopimussuhteeseen 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 sovittu.

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

ELY-keskuksissa liikennevastuualueilla työskentelevistä henkilöistä osan tehtävät jakaantuisivat maakuntauudistuksen yhteydessä osittain maakuntiin siirtyviin tehtäviin ja osittain Väylävirastoon siirtyviin tehtäviin. Pykälän *2 momentin* mukaan henkilö siirtyisi maakunnan palvelukseen, jos tämän lain mukaan maakunnalle siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään. Kyse olisi tähän tilanteeseen säädetystä rajasta, eikä liikkeenluovutuksen kriteeristön täyttymiseen liittyvästä rajasta. Maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohtaan sisältyvät liikennepalveluihin liittyvät tehtävät kuuluvat maakunnan yleiseen toimialaan, vaikka maakunnat voisivat päättää niiden hoidettavaksi ottamisesta vapaasti. Toimivalta näiden tehtävien hoitamiseen siirtyy valtiolta maakunnille, joten myös niitä hoitava henkilöstö siirtyisi maakuntiin. Siirtyvien tehtävien tarkat henkilötyövuodet olisi selvitettävä maakuntien väliaikaishallinnon ja valtion virastojen välillä hyvissä ajoin ennen 31.12.2019. Henkilöstön siirtymisten valmistelussa olisi tärkeää varmistua siitä, että välttämätön palvelutuotanto turvattaisiin siirtymätilanteessa ja muutoinkin sovitettaisiin henkilöstöresurssit yhteen siten, että sekä maakunnilla että valtion virastoilla olisi myös jatkossa käytössään riittävä ja osaava henkilöstö. Ennen siirtoa virastojen nykyjohton tulisi järjestellä tehtäviä siten, että henkilöiden tehtävät siirtyvät mahdollisimman kattavasti kokonaisuuksina uudelle toimijalle.

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.

Valtion virkamieslain 5 f §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan luovuttaja on luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta erääntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu. Maakunnat vastaavat lomapalkasta ja se sisältyy maakunnille siirtyvään rahoitukseen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

Pykälän *4 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 määrittää ehdotetun 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. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2022 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkoluovutuksessa 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.

4 §. Lisäeläketurva. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin lisäksi maakuntakonserniin kuuluvien tai maakuntien määräysvallassa olevien yhteisöiden velvollisuudesta turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen johdosta perustettavaan yhtiöön valtion palveluksesta. Maakuntakonserni määrittel-

lään ehdotetun maakuntalain 4 §:n 1 momentissa. Maakunta tytäryhteisöineen muodostaa maakuntakonsernin. Maakunnan tytäryhteisö on yhteisö, jossa maakunnalla on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta. Sitä, mitä maakunnan tytäryhteisöstä säädetään, sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa olevia yhteisöjä ovat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maakunnilla yhdessä on kirjanpitolain 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Henkilöstö siirtyisi vanhoina työntekijöinä perustettaviin maakuntiin tai maakuntakonserniin kuuluviin tai maakuntien määräysvallassa oleviin yhteisöihin ja säilyttäisi siirtymähetkellä työ- tai virkasuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Valtionhallinnon palveluiden yhtiöittämisissä 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 ammatilliseen eläkeikänsä saakka. Vuonna 1960 tai sen jälkeen syntyneet työntekijät saavat lisäeläkkeen, jos palvelus jatkuu yhdenjaksoisena julkisten alojen eläkelain (81/2016) mukaiseen alimpaan vanhuuseläkeikänsä saakka. Niin ikään lisäturvan saa, jos tulee palvelussuhteensa 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 koskeväksi lainsäädännöksi Kevasta annettua lakia (66/2016) ehdotetaan muutettavaksi siten, että maakunnat sekä Kunta- ja maakuntatyönantajat KT olisivat suoraan lain perusteella Kevan jäsenyhteisöjä. Ehdotetun 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 olevan yhteisön tulisi turvata julkisen sektorin lakisääteisten lisäeläkkeiden tasoiset etuudet sellaiselle henkilöstölle, joka siirtyy maakuntauudistuksen järjestelyn johdosta yhtiöön valtion palveluksesta. Edellytyksenä olisi lisäksi, että siirtyneen henkilön palvelussuhde jatkuu siinä yhtiössä, johon henkilö on siirtynyt, yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

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 jäsenyhteiseksi, noudatetaan 1 momentin säännöstä.

5 §. Väylävirastoon siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä Väylävirastoon siirtymisen yhteydessä.

Pykälään sisällytettäisiin viittaus valtion virkamieslakiin (750/1994), jonka säännöksiä sovellettaisiin Väylävirastoon siirtyvien henkilöiden osalta. Henkilöstösiirrot toteutettaisiin valtion sisällä valtion virkamieslain 5 a–c §:n perusteella. Määräaikaiseen virkasuhteeseen nimitetty virkamies siirtyisi viraston palvelukseen määräaikaisen virkasuhteensa keston ajaksi. Valtion virkamieslain 5 a §:n mukaan valtionhallinnon toimintojen uudelleenjärjestelyn yhteydessä virrat ja niihin nimetyt virkamiehet siirtyvät samaan virastoon tai samoihin virastoihin kuin tehtävät siirtyvät. Jos tehtävien mukana valtion virkamieslain 5 a §:n perusteella siirtävästä henkilöstöstä on epäselvyyttä, tehtävät tulee osana muutostilanteen toteuttamista järjestää kokonaisuusiksi siten, että siirtyvä henkilöstö on mahdollista määritellä.

6 §. Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiöön siirtämisen yhteydessä.

Henkilöstön asemasta liikkeenluovutustilanteissa säädetään virkasuhteessa olevan henkilöstön osalta valtion virkamieslain (750/1994) 2 luvussa ja työsopimussuhteessa olevan henkilöstön osalta työsopimuslain (55/2001) 1 luvussa.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työsopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi työsopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhde-etuuksien määrittämisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjaksoisena.

Työntekijöihin ja palvelussuhteen ehtoihin yhtiössä sovellettaisiin mitä laissa säädetään tai sen nojalla säädetään tai määrätään ja mitä yhtiötä sitovassa työehtosopimuksessa ja työsopimuksessa sovitaan.

Valtion virkamieslain 5 f §:n 3 momentin mukaan luovutuksensaaja on velvollinen noudattamaan luovutushetkellä voimassa olleen virkaehtosopimuksen määräyksiä kuten työehtosopimuslain (436/1946) 5 §:ssä säädetään.

Valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:n nojalla työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät luovutuksensaajalle. Tämä ei kuitenkaan koske niitä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka johtuvat nimenomaan virkasuhteesta eivätkä ole ominaisia työsuhteelle silloin, kun virkamies siirtyy työsopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Siltä osin kuin on kyse työsopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työsopimuslain (55/2001) liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Siirtyvää tehtävää hoitava henkilö saa muutoin sovellettavaa irtisanomisaikaa noudattamatta tai sen kestoajasta riippumatta irtisanoa virka- tai työsopimussuhteensa päättymään siirron hetkellä.

3 luku Tehtävää ja toimivaltaa koskevat säännökset

7 §. *Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi maakuntien tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin maakunnille ehdotetaan siirrettäväksi niiden tehtäväalaan kuuluvia tehtäviä nyt annettavalla esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin, jotka koskevat maakunnille ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohdassa tarkoitettua tehtävänalaa sekä 6 §:n 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävänalaa. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomaisen voidaan selvittää maakuntalain mainituilla tehtävän aloilla niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen voimaantulon 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

Maakuntiin ELY-keskusten L-vastuualueilta siirtyvät tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3 Keskeiset ehdotukset ja osiossa 4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.

8 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitteilyä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 päivänä tammikuuta 2021 toimivaltaiselle maakunnalle. Toimivaltainen maakunta määrittäisi muun lainsäädännön perusteella. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaantulon 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Maakuntien omaisuusjärjestelyjä koskevat säännökset sisältyisivät tämän lain 8–17 §:ään.

4 luku Omaisuusjärjestelyt

9 §. *Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle.* Pykälän 1 momentin mukaan maakunnalle siirtyisi 1 päivänä tammikuuta 2021 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.

Pykälän 2 momentin mukaan valtio siirtäisi maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2021. Näitä sopimuksia ovat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset. Muita siirtyviä sopimuksia olisivat esimerkiksi kuntien kanssa tehdyt yhteistyösopimukset ja yhteiset hankintasopimukset liittyen tienpidon hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen. Lisäksi ELY-keskusten liikennevastuualueilta siirtyisi julkisen henkilöliikenteen järjestämiseen liittyviä sopimuksia.

Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, valtion ja maakunnan olisi sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta. Valtio tekisi 8 §:ssä tarkoitettussa selvityksessä esityksen

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- ja hankintasopimukset sekä koneiden ja laitteiden leasingisopimukset.

Pykälän 3 *momentissa* täsmennettäisiin sopimusten siirtymiseen liittyviä järjestelyjä. Momentin mukaan maakunta voisi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskuksen (Valtorin) ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeiden) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2024 ulottuvan siirtymäkauden. Puitejärjestelyissä tulee toimia hankintalain ja sen soveltamiskäytännön mukaisesti. Ellei kilpailutuksen yhteydessä ole jo varattu maakunnille myöhemmin liittyä hankintasopimukseen tai puitejärjestelyyn, olisi siihen liittyminen tällöin hankintalain ja oikeuskäytännön vastaista menettelyä. Tämän vuoksi olisi tulevissa kilpailutuksissa otettava huomioon myös maakuntien mahdollisuus liittyä sopimuksiin.

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

Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, joka valtion tulisi tehdä maakunnalle siirtyvästä omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Pykälän 1 *momentin* mukaan valtion olisi tehtävä 29 päivä helmikuuta 2020 mennessä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 7 §:ssä tarkoitetuista omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Selvitysten tulisi kattaa myös maakuntien ICT-keskuskelle 13 §:n nojalla edelleen siirtyvät sopimukset, lisenssit ja muut oikeudet sekä käyttöomaisuus. Selvityksen tekisi ELY-keskus. Tiedot voisi suoraan vastaanottaa myös toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskus tai ICT- palvelukeskus.

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 14 §:ään, jonka mukaan selvitykseen perustuva maakunnan päätös vastaisi omaisuuden saantokirjaa.

Pykälän 2 *momentin* mukaan maakunnalla tai sen toimeksiannosta myös toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskuksella ja ICT- palvelukeskuksella olisi oikeus pyytää valtiolta käyt-

töönsä tarpeelliseksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Maakunnan tulisi myös käynnistää neuvottelut valtion kanssa, jos maakunta katsoisi 1 momentissa tarkoitettua 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 30.6.2020 mennessä, mikäli 1 momentissa tarkoitetuissa toimitiloissa, muussa omaisuudessa taikka luvissa tai sopimuksissa on tapahtunut olennaisia muutoksia 1 momentissa tarkoitettua 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.

11 §. Maakunnan päätös. Pykälässä säädettäisiin päätöksestä, jonka maakunta tekisi 8 §:ssä säädetyn valtion selvityksen perusteella. Maakuntavaltuusto käsittelisi valtion selvityksen ja päättäisi sen perusteella 7 §:ssä säädettyjen valtion irtaimen omaisuuden, sopimusten, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevien oikeuksien, immateriaalisten oikeuksien sekä lupien siirtymisestä maakunnalle. Maakuntavaltuuston päätökset tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen 1.1.2021 tapahtuvaa siirtymää.

Pykälässä viitattaisiin 7 §:n sopimuksiin, joita olisivat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

12 §. Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana. Pykälässä säädettäisiin maakuntavaltuuston omaisuutta koskevien päätösten täytäntöönpanokelpoisuudesta. Pykälän 1 momentin mukaan päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, jollei hallintotuomioistuin joltain osin kiellä täytäntöönpanoa. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttäisi 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 ennen kuin hallinto-oikeuden päätös olisi lainvoimainen. Irtain omaisuus on valtion hallinnassa silloin, kun hallinta perustuu esimerkiksi leasing- tai muuhun sopimukseen. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata palvelutoiminnan häiriötön jatkuminen.

13 §. 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 lain 28 §:ää. Pykälän tarkoituksena on, että valtiolta maakunnalle siirtyvien sitoumusten riskiluokitus säilyisi luottolaitosten vakavaraisuuslaskennassa ennallaan. Maakunnalla ei ole verotusoikeutta, joten sen asema ei ole täysin samanlainen kuin kunnan tai valtion.

Pykälän 2 momentti täsmentää takauksen antamista lainoille annettujen vakuuksien osalta. Mikäli siirtyville lainoille on asetettu vakuus, valtion riskienhallinnan näkökulmasta on perusteltua, että valtion takaus asetetaan täytetakauksena tähän vakuuteen nähden. Samalla tulee varmistaa, että valtioneuvostolla on mahdollisuus myöntää valtioneuvoston takaus myös niille lainoille ja muille sopimuksille, joiden turvaamiseksi ei vakuutta ole asetettu. Tällöin valtioneuvoston myöntämään alkuperäisen esityksen mukaisesti vastavakuutta vaatimatta.

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 selkeytettäisiin velkojien asemaa muutostilanteessa ja varmistettaisiin rahoitusjärjestelyjen jatkuvuus. Valtiontakaus voitaisiin myöntää 8 §:ssä tarkoitetun selvityksen mukaisesti siirtyville merkittävillä leasing sopimuksille. Myönnettävien takausten tarkkarajaisesta enimmäismäärästä päätettäisiin 3 momentin mukaisesti erikseen valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valtiontakaus voitaisiin myöntää valtion lainanannosta sekä valtiontakauksesta ja valtiontakausta annetun lain (449/1988) 14 §:ssä tarkoitettua vastavakuutta vaatimatta. Valtioneuvosto päättäisi takauksesta perittävästä maksusta ja muista ehdoista.

14 §. Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille. Pykälässä säädettäisiin valtiolta maakunnalle siirtyvien sopimusten sopimusosapuolille tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän 1 momentin mukaan maakunnan olisi viimeistään 31.10.2020 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille. Maakunnan ilmoituksesta tulisi käydä ilmi, siirtyykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 16 luvussa tarkoitettulle palvelukeskukselle.

15 §. Maakunnan sopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle. Pykälässä säädettäisiin maakunnalle siirtyneiden sopimusten ja vastuiden siirrosta valtakunnalliselle palvelukeskukselle. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaannanolain 31 §:ää ja sen eduskuntakäsittelyssä ehdotettuja tarkennuksia

Maakunta siirtäisi sille siirtyneet toimitilojen vuokrasopimukset toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle, josta säädetään maakuntalain 118 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarpeellisten tuotantotehtävien siirrosta maakuntien ICT-palvelukeskukselle. ICT-palvelukeskus tarvitsee toimintansa käynnistämiseksi sen tehtäviin liittyvät perustietotekniikka- ja tietojärjestelmäpalveluiden sopimukset, ohjelmistolisenssejä ja vastaavia oikeuksia sekä mahdollisesti jossakin määrin käyttöomaisuutta.

Maakunnan tulisi päättää siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät palvelukeskuksen hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2021.

16 §. Omaisuuden saanto. Pykälän mukaan edellä 8 §:ssä säädetty selvitys sekä 9 ja 13 §:ssä säädetty maakunnan päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannanolain 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.

17 §. Omaisuusjärjestelyjä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa. Pykälässä säädettäisiin omaisuusjärjestelyjä koskevista kirjauksista maakunnan kirjanpidossa. Pykälä vastaisi periaatteiltaan ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannanolain 34 §:ää.

5 luku Väylävirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

18 §. *Väyläviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi Väyläviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset siltä osin kuin sille ehdotetaan siirtyväksi tehtäviä ELY- ja KEHA-keskuksista tällä esityksellä. Esityksellä on tarkoitus tehdä tarpeelliset muutokset niihin erityislakeihin. Lakiin otettaisiin kuitenkin lisäksi säännökset, joiden perusteella toimivaltainen viranomainen voidaan selvittää niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Myös tällaisten tehtävien siirtoon sovellettaisiin ehdotettua lakia.

19 §. *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 ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat Väylävirastoon tämän lain mukaan nojalla siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyisivät 1 momentin mukaan 1 päivänä tammikuuta 2021 Väylävirastolle. ELY- ja KEHA-keskuksista siirtyisi esimerkiksi tienpidon lupiin ja maanhankintaan liittyvät tehtävät sekä niissä käytettäviä tietojärjestelmiä.

6 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

20 §. *Siirtyvät tehtävät.* Pykälässä säädettäisiin tieliikennetelematiikan ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirtymisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (574/2018) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle (Traffic Management Finland Oy).

Mainitun yhtiön toimialana olisi sen perustamista koskevan hallituksen esityksen perusteluiden mukaisesti meri-, rautatie- ja tieliikenteenohjauspalvelut ja siihen liittyvät liikenteenhallinnan palvelut sekä niihin liittyvät tiedon kerääminen, hallinta ja hyödyntäminen. Yhtiön ensisijaisena tehtävänä olisi varmistaa liikenteen sujuvuus ja turvallisuus meriliikenteessä, rautatieliikenteessä ja tieliikenteessä. Tämä tapahtuisi tarjoamalla liikenteenohjaukseen liittyviä palveluita. Yhtiön erityistehtävänä olisi vastata alusliikennepalvelujen, rautatieliikenteen ohjauspalvelujen ja tieliikenteen ohjauspalvelujen tarjoamisesta turvallisuus- ja väylänpitoviranomaisille siinä laajuudessa, kun se on näiden lakisäätteisten virkatehtävien hoitamiseksi perusteltua. Yhtiön tehtävänä on myös kerätä ja avata tietoa, luoda mahdollisuuksia markkinoille syntyvälle uudelle liiketoiminnalle, joka perustuu automaatioon ja tiedon laajempaan hyödyntämiseen. Yhtiön toiminnan kautta pyritään edesauttamaan liikenteen digitalisaation ja automaation ympärille rakentuvien markkinoiden kehittymistä tavalla, joka palvelisi mahdollisimman kokonaisvaltaisesti Suomen elinkeinoelämän toimintaa, kuljetuksia ja kansalaisten liikkumista. Yhtiöllä voi olla toimintaa myös ulkomailla.

Perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön (Traffic Management Finland Oy) siirrettäisiin ELY-keskuksista tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät 1 päivänä tammikuuta 2021.

Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen sijoitetussa liikennetelematiikkayksikön liikenteenhallinnan asiantuntijan ja telematiikka-asiantuntijoiden tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö siirrettäisiin perustettavan liikenteenohjausyhtiöön. Liikennetelematiikkayksikössä hoidettavat hankintojen kehittäminen, hankintaohjelma, älyliikenteen kehittäminen, toimintamallien suunnittelu, kansainvälinen yhteistyö sekä osallistuminen tiesääjärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen kansainväliseen yhteistyöhön, että kansallisen yhteistyön koordinointi olisivat sen sijaan Väylävirastoon maakuntaudistuksen yhteydessä siirtyviä tienväylävaltakunnallisia tehtäviä. Myös tunneliturvallisuusasiantuntijan tehtävät ovat Väylävirastoon maakuntaudistuksen yhteydessä siirtyviä tienväylävaltakunnallisia tehtäviä.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimiva liikenteen asiakaspalvelukeskus on Liikenneviraston ja ELY-keskusten toimialaan kuuluvien maantie-, rata- ja vesiväyläasioiden yhteyspalvelu. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikenneväyliin liittyvät neuvontapalvelut on keskitetty koko maan osalta Liikenteen asiakaspalvelukeskukseen. Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen asiakasneuvojat vastaavat kysymyksiin, käsittelevät palautteita ja ohjaavat asiakkaita oikean palvelun äärelle. Kaikki asiakaspalvelukeskuksen tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö siirrettäisiin perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön.

21 §. Luovutusvaltuus. Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan tienvarsi-telematikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle (Traffic Management Finland Oy). Luovutusvaltuus kattaisi siten ELY-keskusten liikenteen asiakaspalvelutehtävien ja tieliikennetelematiikan tehtävien kokonaisuuden sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

22 §. Luovutuksen ehdot. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Luovutus tapahtuisi valtioneuvoston valtuutuksen perusteella erillisellä luovutuskirjalla, jossa luovutettava varallisuus yksilöidään. Valtioneuvosto määräisi myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvosto määräisi, mikä osa omaisuudesta luovutettaisiin osakeyhtiöön osakkeita vastaan. Apporttiomaisuuden siirto tapahtuisi yhtiön aloittaessa toimintansa lain tultua voimaan.

Pykälän 3 momentin mukaan valtion laina yhtiölle voisi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

23 §. Verotus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä käyttö- ja muu omaisuuden arvoista, joista vastaanottavan yhtiön poistopohja muodostuu. Yhtiöittäminen rinnastuu asiallisesti elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:ssä tarkoitettuun liiketoimintasiirtoon. Koska yhtiöitettävä liikenteenohjaus- ja hallintapalvelutoiminta ei kuitenkaan ole ollut ELY-keskusten toiminnassa veronalaista elinkeinotoimintaa, ei ole tarpeen erikseen säätää yhtiöittämiseen sovellettavaksi mainittua säädöstä. Yhtiöittämisessä noudatettaisiin kuitenkin soveltuvin osin liiketoimintasiirtoa koskevia periaatteita ja sovellettaisiin jatkuvuusperiaatetta.

Elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 52 d §:n 3 momentti, jonka mukaan vastaanottavan yhtiön verotuksessa luetaan sille siirtyneen omaisuuden vähennyskelpoiseksi hankintamenoksi omaisuuden siirtävän yhtiön verotuksessa poistamatta oleva hankinta-menon osa ei myöskään olisi suoraan sovellettavissa nyt puheena olevaan yhtiöittämiseen. Tämän vuoksi ehdotetaan erikseen säädettäväksi niistä arvoista, joista vastaanottava osakeyhtiö voi tehdä poistoja. Osakeyhtiö, jolle toimintoja siirretään, on muiden osakeyhtiöiden tapaan verovelvollinen kaikesta tulostaan. Koska ei ole perusteltua, että vastaanottava osakeyhtiö voisi aloittaa poistojen tekemisen esimerkiksi käyvistä arvoista pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että verovelvollisen aikaisemmin verovapaaseen toimintaa kuuluneiden varojen siirtyessä veronalaiseen toimintaan rahoitus-, vaihto- tai käyttöomaisuuden hankintamenona pidettäisiin niiden kirjanpitoarvoa. Tämä koskisi kaikkea osakeyhtiölle siirtyvää omaisuutta, koska siirtyvälle omaisuudelle ei ole osoitettavissa aiempaa verotuksessa poistamatonta hankintamenoa.

Tämän järjestelyn yhteydessä kaikki yhtiötettäviin toimintoihin liittyvät varat, velat, vastuut ja henkilöstö siirtyvät vastaanottavalle yhtiölle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin perustettavan yhtiön varainsiirtoverokohtelusta. Lainkohdan mukaan osakeyhtiö ei olisi velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 19 ja 20 §:ssä tarkoitetun luovutuksen yhteydessä. Säännöksen mukainen verovapaus vastaisi laajuudeltaan varainsiirtoverolain 43 §:n 1 momentin mukaista verovapautta. Säännöksen mukaista hakemusmenettelyä ei kuitenkaan edellytettäisi, koska verovapauden edellytysten täyttymistä voidaan tässä tapauksessa pitää selvänä.

24 §. Vastuu sitoumuksista. Pykälän 1 momentin mukaan sen jälkeen, kun omaisuus olisi siirretty osakeyhtiöön, osakeyhtiö vastaisi laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten telematiikkayksikkö ja asiakaspalvelukeskus on toimintansa aikana sitoutunut ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa. Tulevasta yhtiöittämisestä otetaan maininta niihin sopimuksiin, jotka siirtyvissä tehtävissä tehdään ennen yhtiöittämistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että koska velallinen voi vaihtua vain velkojan suostumuksella, vastaisi valtio edelleen toissijaisesti sellaisista perustamista edeltävistä velvoitteista, joista ei toisin sovita. Säännöksellä varmistettaisiin toiminnan ja palvelujen tarjonnan jatkuvuus yhtiöittämisen yhteydessä.

25 §. Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa. Pykälän 1 momentin mukaisesti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset olisivat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä. Osakeyhtiö olisi siten samassa asemassa kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta luovutettava kokonaisuus olisi ollut.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulisi hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä. Momentin mukaan hallinto- ja hallintolainkäyttöllinen jatkuvuus olisi selvyiden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

7 luku Erinäiset säännökset

26 §. Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon annettavan lain maakuntien väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamiseen. Momentissa olisi selventävä säännös siitä, että ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulon annettavan lain 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaantulon lainsäädäntöön. Viitatus voimaantulolain 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 voimaantulolain nojalla kokonaisuudessaan maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelun, mukaan lukien yksityisieläin mukaisten tehtävien valmistelun. Pykälään sisällytettäisiin kuitenkin selventävä viittaussäännös siitä, että väliaikaisen valmistelutoimielimen viitatus voimaantulolain 7 §:ssä tarkoitetut tehtävät ja toimivalta 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 ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulosta annetun lain 9 §:ssä säädettyyn tietojensaantioikeuteen. Tällä lailla voimaantavat tehtäväsiirrot maakunnille kattavat myös KEHA-keskukselta maakunnille siirtyviä tehtäviä. Lisäksi tiedonsaantitarpeita saattaa olla Väylävirastolla oleviin tietoihin. Pykälän 2 momentin mukaan viitatus lain 9 §:n mukainen väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeus koskisi myös näiden valtion viranomaisten hallussa olevia tietoja.

27 §. 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. Päätöksellä tarkoitettaisiin hallintopäätöstä, oikaisuvaatimuksen johdosta tehtyä päätöstä sekä muutoksenhakuviranomaisen asiassa tekemää päätöstä. Ennen uudistuksen voimaantuloa tehtyihin päätöksiin haettaisiin siten muutosta aiemman oikeustilan mukaisesti, vaikka esimerkiksi valitus jätettäisiin vasta vuonna 2021.

Vastaavasti tämän lain voimaantullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Tämä tarkoittaa, että myös kumottuihin säännöksiin perustuvien päätösten osalta muutoksenhaussa sovellettaisiin edelleen näitä säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen tämän lain voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin sen sijaan tämän lain mukaisesti. Siten esimerkiksi kunnan tekemä päätös, joka koskee maakunnalle siirtynyttä tehtävää, käsiteltäisiin uudelleen maakunnassa ja vuonna 2021 voimaan tulleen lainsäädännön mukaisesti.

28 §. Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu. Ehdotettavan maantielain muuttamisesta annettavan lain mukaisen 15 f §:ssä tarkoitettavan tienpitoalueita koskevan maakuntien välisen sopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1 päivänä tammikuuta 2021 alkaen, jolloin vastuu mainitun lain mukaan maakunnille tulevista 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 f §:n 2 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 29 päivänä helmikuuta 2020. Tienpitoalueista sopimiseen sovellettaisiin muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään. Tämä merkitsisi muun muassa sitä, että maakuntien olisi varattava ministeriölle ja Väylävirastolle tienpitäjänä tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sen hyväksymistä. Tässä pykälässä säädettyväksi ehdotettua aikataulua sovellettaisiin vain ensimmäisiin tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin. Tienpitoalueita koskeviin sopimuksiin tehtäviin muutoksiin ja mahdollisiin uusiin vanhat sopimukset korvaaviin sopimuksiin sovellettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 1 b luvussa säädettyä aikataulua.

Jotta sopimusten aikaansaaminen ja tehtävien organisointi edellä sanotussa aikataulussa voidaan varmistaa, sopimusten valmistelu tulisi aloittaa väliaikaisissa valmistelutoimielimissä sen

jälkeen, kun maakuntalaki on vahvistettu ja tullut voimaan. Tämän valmistelun tulokset siirrettiin maakuntien valmisteluvastuulle niiden aloitettua toimintansa.

29 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain voimaantulosta. Tarkoituksena on, että tämä voimaanpanolaki tulisi voimaan mahdollisimman pian sen hyväksymisen ja vahvistamisen jälkeen. Lisäksi lain 1 §:ssä säädettäisiin, että siihen sisältyvät lait tulevat voimaan vasta 1.1.2021. Tehtäväsiirrot, henkilöstösiirrot ja omaisuusjärjestelyt toteutuisivat 1 päivänä tammikuuta 2021.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 e §:ään sisältyy asetuksenantovaltuus, joka koskee tarkempien säännösten antamista valtioneuvoston asetuksella valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta. Tarkoitus olisi tässä esityksessä laajentaa asetuksenantovaltuus koskemaan myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyitä ja seurantaa. Lisäksi asetuksenantovaltuuteen lisättäisiin toimivalta antaa tarkempia säännöksiä myös varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin.

3 Voimaantulo

Tähän esitykseen sisältyvä voimaanpanolaki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksymisen jälkeen. Muiden lakien voimaantulosta säädettäisiin pääosin voimaanpanolaissa, jonka mukaisesti lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021.

4 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Kansanvaltaisuus

Perustuslain 2 §:n perusteella valtiojärjestyksen 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 maakuntien tienpitoalueilla tehtävän tienpidon kautta, vahvistuisi kansanvaltaisuus liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja tienpidossa. Myös vaikutusmahdollisuudet lisääntyisivät erityisesti valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan tarjottavien vaikutusmahdollisuuksien kautta.

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.

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 viranomaisen 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 välisten 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 säädettäisiin sopimusmenettelystä, tehtävistä vastaavista viranomaisista ja sopimusten sisällöstä perustuslain kannalta riittävän täsmällisesti.

Laissa säädettäisiin maakunnille useita tehtäviä, jotka olisi hoidettava yhteistyössä tienpitoalueilla. Tienpitoalueet eivät kuitenkaan muodostaisi erillistä oikeushenkilöä, minkä vuoksi vastuu mainituista tehtävistä olisi viime kädessä maakunnilla. Maakunnat voisivat maakuntalakiehdotuksen 8 luvun mukaisten yhteistoimintamuotojen puitteissa sopia vastuiden jakautumisesta maakuntien välillä tienpitoalueita koskevista yhteistyösopimuksissa. Ratkaisua 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 koskevista menettelyissä. Maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien olisi kaikille varattava mahdollisuus antaa mielipiteensä lausuntonluonnoksesta. 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.

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan asetuksia voidaan antaa laissa olevan asetuksenantovaltuuden nojalla. Asetuksia voivat antaa presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö. Asetuksen antamisen edellytyksenä on, että laissa ovat sekä tarvittavat perussäännökset että asianmukainen valtuutussäännös. Lain alaan kuuluvista asioista voidaan asetuksella antaa ainoastaan tarkempia säännöksiä. Asetuksella voidaan antaa säännöksiä myös muista asioista, jos asetuksenannolle on laissa säädetty valtuutus. Parlamentaarisen vastuun vuoksi asetuksen antaisi valtioneuvosto, ellei muuta ole laissa erikseen säädetty. Lähtökohtana on, että valtioneuvoston yleisistunto antaa asetukset laajakantoisista ja periaatteellisesti tärkeistä asioista sekä muista asioista, joiden merkitys sitä vaatii. Asetuksenantovaltaa voitaisiin osoittaa ministeriöille teknisluonteisimmissa sekä yhteiskunnalliselta ja poliittiselta merkitykseltään vähäisimmissä asioissa (Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi, HE 1/1998 vp).

Perustuslain 80 §:n säännöksistä ilmenevän periaatteen mukaan lainsäädäntövaltaa ei tule yleensä siirtää ministeriötä alemmalle viranomaisasolle. Muulle viranomaiselle oikeussääntöjen antamisvaltaa voidaan osoittaa vain poikkeuksellisesti. Perustuslaissa säädetään tästä mahdollisuudesta valtuuttaa muu viranomainen antamaan oikeussääntöjä lailla erikseen määräytyistä asioista (Perustuslakivaliokunnan mietintö koskien perustuslain uudistamista, PeVM 10/1998 vp). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä 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. Erityinen syy säättää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määrittellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Esitykseen sisältyvässä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa on asetuksenantoa koskeva valtuutussäännös. Tässä esityksessä olisi tarkoitus laajentaa tätä säännöstä koskemaan myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia. Lakiehdotuksen 15 e §:ään lisättäisiin maininta maakunnista sekä siitä, että asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä myös varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin. Asetuksenantovaltuudella tavoitellaan valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen yhdenmukaistamista ilman, että vaarannetaan maakuntien itsehallinto-oikeutta. Perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevista perusteista sekä perusoikeuksiin kohdistuvista rajoituksista ja perusteista on säädettävä lailla. Esityksessä ehdotetuilla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksilla ei säädetä yksilön oikeuksien, velvollisuuksien tai perusoikeuksien perusteista.

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 momentissa itsehallinnolle kuntaa suuremmalla 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 vaikiintuneeseen käytäntöön, jonka mukaan kunnallinen itsehallinto merkitsee kuntalaisille kuuluvaa oikeutta päättää kuntansa hallinnosta ja taloudesta (valtiosuusjärjestelmän 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 velvoittaminen 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 ei pitänyt myöskään maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisuudistusta koskevaan esitykseen sisältyviä maakuntien yhteistyövelvoitteita maakuntien itsehallinnon erityispiirteet huomioon ottaen ongelmallisina, mutta edellytti, että yhteistyöalueiden muodostamisesta ja yhteistoiminnan toteuttamiseksi tarpeellisista valtion ohjauksella keinoista on säädettävä riittävän täsmällisesti lain tasolla (PeVL 26/2017 vp).

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 kuumisesta kuntalaisten valitsemille toimielimille (PeVL 65/2002 vp, s. 3, PeVL 11/1984 vp, s. 2/II). Valiokunta on kuntien vapaaehtoisesta seutuyhteistyöstä 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 tehtäviä 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 turvatun kunnallisen itsehallinnon kanssa, kun valtioneuvoston toimivaltaa ovat rajoittaneet lain muut säännökset yhteistoiminnasta sekä hallinnon yleiset oikeusperiaatteet ja kun 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 suoritua 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 Väylävirasto, aikaisemmin Liikennevirasto. Samoin maanteiden omistajuus säilyisi edelleen valtiolla. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on myös kyse. Tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpitoalueen ja tienpitäjän välillä 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 saataavuuden parantamiseksi, kielellisten oikeuksien toteutumisen edistämiseksi, riittävien henkilöstö- ja muiden voimavarojen tai tehtävässä tarvittavan erityisasiantuntemuksen turvaamiseksi taikka muusta vastaavasta ja perustellusta syystä. Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 15 f §:n mukaan maakuntien olisi sovittava niiden vastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Yhteistoimintaa koskevalla velvoitteella pyritään varmistamaan tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitäjänneinen 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 määräämisen mahdollistavaa asemaa.

Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen 15 h §:n mukaan valtioneuvosto voisi antaa tarpeelliset määräykset tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa, jos maakunnat eivät pääsisi asiassa sopimukseen. Ehdotetussa 15 f §:ssä säädettyä maakuntien sopimisvallan sijaan valtioneuvosto määräisi tällöin yksipuolisesti yhteistoiminnan järjestämisestä, millä olisi merkitystä maakuntien itsehallinnon näkökulmasta.

Valtioneuvoston määräysvaltaa rajoittaisivat kuitenkin lakiehdotuksen 15 f §:ssä säädetty vaatimukset maakuntien yhteistoiminnalle sekä 15 h §: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 f §: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.

Sääntelyn valtiosääntöisen arvioinnin kannalta on merkityksellistä, ettei ehdotettu sopimusmenettely esityksen mukaan antaisi yksittäiselle maakunnalle määräämisvallan mahdollistavaa asemaa (vrt. PeVL 67/2014 vp, PeVL 37/2006 vp ja siinä mainitut lausunnot).

Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Perustuslain perusteluiden mukaan julkiset hallintotehtävät olisi perustuslain 124 §:n yhteydessä ymmärrettävä verraten laajaksi hallinnollisten tehtävien kokonaisuudeksi, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä (HE 1/1998 vp s. 61, 179).

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on kiinnitetty huomiota julkisen hallintotehtävän käsitteen tulkinnassa ensinnäkin tietyn tehtävän luonteeseen ja ominaispiirteisiin. Merkitystä on myös ollut sillä, onko tehtävästä säädetty laissa, samoin kuin sillä, toimiiko tietty taho tehtävää hoitaessaan viranomaisten määräys-, ohjaus- tai valvontavallan piirissä. Lisäksi huomiota on muun ohella kiinnitetty tietyn tehtävän ja siihen liittyvän päätöksenteon oikeusvaikutuksiin (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, PeVL 53/2014 vp). Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan julkisena hallintotehtävänä pidettävän tehtävän ei välttämättä tarvitse sisältää julkisen vallan käyttöä. Esimerkiksi neuvonnassa on kysymys toiminnan avustusluonteisuudesta huolimatta julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, sillä neuvonta kuuluu hallintolain 8 §:n mukaan viranomaisen lakisääteisiin tehtäviin. Valiokunta on katsonut käytännössään, että viranomaisia avustavia tehtäviä voidaan sopimuksella siirtää muiden kuin viranomaisten hoidettavaksi, kun se perustuu lakiin (ks. esim. PeVL 47/2005 vp, s. 6/I). Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n perusteella antaa muulle kuin viranomaiselle siten myös lain nojalla tehtävällä sopimuksella.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10). Lakiin ei enää nykyisin ole kuitenkaan perustuslain 124 §:n takia välttämätöntä sisällyttää viittausta hallinnon yleislakeihin (PeVL 11/2006 vp s. 3). Jos sellaista sääntelyn selkeyden vuoksi kuitenkin pidetään tarpeellisena, on viittauksen oltava vastakohtaispäätelmän vuoksi kattava (PeVL 42/2005 vp, s. 3).

Perustuslain 124 §:ssä tarkoitettun julkisen hallintotehtävän hoitamisen on perustuslakivaliokunnan käytännössä katsottu lähtökohtaisesti edellyttävän, että tehtävää hoitavat luonnolliset henkilöt toimivat tehtävässään virkavastuulla (PeVL 8/2014 vp, s. 5/I, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 18/2007 vp, s. 7/I, PeVL 20/2006 vp, s. 2, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II).

Yhteenveto

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotukset ovat sopusoinnussa perustuslain kansanvaltaisuutta, hallinnon lainalaisuutta, perusoikeuksia, julkisten hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle ja alueellista itsehallintoa koskevien säännösten kanssa. Katsotaan, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (/) 2 § seuraavasti:

2 §

Viraston tehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

- 1) edistää liikenteen ja viestinnän turvallisuutta sekä alan teknistä kehitystä ja häiriöttömyyttä;
- 2) huolehtii liikenteen ja sähköisen viestinnän sääntely-, lupa-, hyväksyntä-, rekisteri- ja valvontatehtävistä, toimialan pätevyys- ja tutkintotehtävistä, tietopalvelusta sekä toimialansa tilastoinnista;
- 3) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 4) vastaa merikartoituksen järjestämisestä;
- 5) kehittää ja edistää liikenteen ja viestinnän palveluita ja niiden tarjontaa sekä liikenteen ja viestinnän markkinoiden toimivuutta ja huolehtii käyttäjien ja matkustajien oikeuksiin liittyvistä tehtävistä;
- 6) edistää liikenteen ja viestinnän sekä niiden markkinoiden digitalisaatiota ja automatisaatiota sekä mahdollistaa liikenteeseen ja viestintään liittyvät kokeilut, tutkimukset ja innovaatiot;
- 7) kehittää julkisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä;
- 8) vastaa saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillisrahoituksesta valtion talousarvion puitteissa;
- 9) suunnittelee radiotaajuuksien käyttöä, edistää radioviestinnän teknistä toteutusta, selvittää ja poistaa radioviestinnän häiriöitä, huolehtii radiolaitteiden markkinavalvonnasta, valvoo verkko- ja palvelu- ja tietoliikenteen ehtojen noudattamista ja hoitaa radiolupahallintoa sekä muuta taajuushallintoa;
- 10) hoitaa postitoiminnan valvontatehtäviä ja verkkotunnusten rekisteri- ja valvontatehtäviä;
- 11) hoitaa valtioneuvoston- ja valtionavustustehtäviä sekä liikenteen verotustehtäviä;
- 12) vastaa meriliikenteen ohjauksen toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä sekä tuottaa ajantasaista meriliikenteen tilannekuvaa puolustus- ja turvallisuusviranomaisille alusliikennepalvelun tarjoajan avustamana; sekä
- 13) huolehtii oman toimintansa varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin, edistää ja valvoo liikennejärjestelmän ja sähköisen viestinnän toimintavarmuutta sekä tukee toimialallaan yhteiskunnan yleistä varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.

Liikenne- ja viestintävirasto koordinoi ja valvoo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnittelun valmistelua ja toimeenpanoa sekä tuottaa ja ylläpitää valtakunnallisen tason strategisia ohjelmia, toimenpidekokonaisuuksia ja tilatietoa liikennejärjestelmän eri toimijoille. Virasto osallistuu liikennejärjestelmäsunnitteluun ja toimenpiteiden valmisteluun liikenteen palveluiden, markkinoiden toimivuuden, tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämisen asiantuntijana. Virasto osallistuu myös maakunnallisten liikennejärjestelmäsunnittelujen laatimiseen maakuntien, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa.

Lisäksi virasto:

1) antaa toimialaansa koskevia teknisiä määräyksiä erikseen säädetyn toimivaltansa puitteissa;

2) osallistuu toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön; ja

3) tekee valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluonteisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa viranomaistehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

2.

Laki

väylävirastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Väylävirastosta annetun lain (862/2009) 2 ja 6 §, sellaisina kuin ne ovat laissa (/), seuraavasti:

2 §

Viraston tehtävät

Väylävirasto hoitaa seuraavia tehtäviä:

- 1) vastaa hallinnoimistaan valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niiden kehittämisestä sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta koko maassa;
- 2) rajoittaa liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja;
- 3) vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä;
- 4) edistää liikenteen palveluiden ja liikennejärjestelmän digitalisaatiota ja automatisaatiota;
- 5) vastaa maanteiden kunnossapidosta ja palvelutasosta, merkittävien tiehankkeiden rakentamisesta ja tienpidon valtakunnallisista tehtävistä sekä ratojen ja vesiväylien suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja palvelutasosta;
- 6) vastaa tienpidon ohjauksesta, yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien ja tienpitoalueiden kanssa;
- 7) vastaa ja hallinnoi väyliä koskevia tietovarantoja, huolehtii toimialansa tilastoinnista sekä liikenne- ja väylätietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa;
- 8) turvaa talvimerenkulun edellytykset;
- 9) edistää väylänpidon markkinoiden toimivuutta;
- 10) huolehtii oman toimintansa varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin sekä edistää toimialallaan yhteiskunnan varautumista normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin; sekä
- 11) vaalii ja hoitaa hallinnassaan olevia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kiinteistökohteita, kulttuuriympäristöjä ja kulttuuriomaisuutta.

Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja liikenneverkkojen toimenpiteiden valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana. Virasto osallistuu myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen sekä valtakunnallisen ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen maakuntien, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa.

Lisäksi virasto voi:

- 1) tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisuontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa; ja
- 2) osallistua toimialansa kansainväliseen yhteistyöhön.

Viraston on huolehdittava myös niistä muista toimialansa tehtävistä, jotka sille erikseen säädetään.

6 §

Eräiden tehtävien siirtäminen

Väylävirasto voi siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle asiakirjapalvelutehtäviä, neuvontatehtäviä, hallintopalvelutehtäviä, avustavia maastotehtäviä sekä maanhankintaan ja lunnastukseen liittyviä tehtäviä, joihin ei sisälly päätöksentekovallan käyttöä.

Väylävirasto voi sopia maakunnan kanssa tienpidon lupatehtävien siirtämisestä asianomaiselle maakunnalle tai tienpitoalueelle, jos lupa-asia koskee:

- 1) työskentelyä tiealueella;
- 2) tiealueen tai sillä olevien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden käyttämistä muihin kuin maantietarkoituksiin;
- 3) liittymälupia;
- 4) tienvarsimainonnan lupia;
- 5) myyntitoimintaa maantien varrella; tai
- 6) kelirikkoajan poikkeuslupaa maanteille.

Väylävirasto voi antaa maakunnalle hoidettavaksi tai ottaa maakunnalta hoidettavakseen julkisia tehtäviä siten kuin ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (828/2008) säädetään.

Palveluntarjoajalla on oltava riittävät tekniset edellytykset sekä riittävä osaaminen 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen. Tehtäviä hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvauksesta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

3.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 4–7 ja 14 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 § osaksi laissa 739/2018, 5 § laeissa 729/2011 ja 1508/2011, 6 § osaksi laissa 1508/2011 sekä 14 § laissa (/), seuraavasti:

4 §

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta.

Jos ajoneuvoa ei ole siirretty 1 momentissa säädetyn ajan kuluessa, maantien tienpitäjä tai kunta on velvollinen suorittamaan varastosiirron. Yksityistiellä tapahtuneen liikennevahingon osalta kunta suorittaa varastosiirron yksityistienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Jos ajoneuvon sijainnista aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon.

5 §

Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti tielle, maantien tienpitäjä tai kunta taikka kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron aikaisintaan kahden vuorokauden kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta.

Jos ajoneuvo on pysäköity pysäköimistä koskevan säännöksen vastaisesti yksityiselle alueelle tai maastoon, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja suorittaa lähi- tai varastosiirron kahden vuorokauden kuluttua alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, ajoneuvo saadaan kuitenkin siirtää viipymättä, jos samalla ajoneuvolla tehdystä pysäköintiä koskevan säännöksen vastaisesta menettelystä on määrätty viidestä eri teosta pysäköintivirhemaksut, jotka ovat maksamatta ja joihin ei voi hakea muutosta.

Jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle, poliisi on velvollinen viipymättä siirtämään ajoneuvon. Jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle, poliisi, maantien tienpitäjä tai kunta taikka kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiirron viipymättä.

Jos ajoneuvo on pysäköity pelastuslain (379/2011) 11 §:n 2 momentin vastaisesti pelastustielle, poliisi tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa ajoneuvon lähi- tai varastosiirron viipymättä.

6 §

Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella

Jos pysäköidystä ajoneuvosto aiheutuu haittaa tiealueella tapahtuvalle kunnossa- tai puhtaanapidolle taikka korjaus- tai rakennustyölle, maantien tienpitäjä voi toimittaa ajoneuvon lähisiirron. Sama koskee tiealueella tienpitäjän luvalla järjestettävää tapahtumaa. Yksityistiellä kunta toimittaa lähisiirron yksityisen tien tienpitäjän perustellusta pyynnöstä.

Ennakkoon tiedossa olevasta tiealueella tehtävästä työstä tai järjestettävästä tapahtumasta on ilmoitettava asianmukaisin alueelle sijoitetuin merkein tai ilmoituksin vähintään kahta vuorokautta ennen suunniteltua siirtoa. Poikkeuksellisissa tilanteissa tai viranomaisen harkinnan perusteella siirtoon voidaan ryhtyä tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon ilmoittamatta.

Jos ajoneuvolle ei voida liikenteen, tilan puutteen tai muiden vastaavien syiden vuoksi suorittaa lähisiirtoa, sille voidaan suorittaa varastosiirto.

7 §

Hylätyn ajoneuvon siirto

Jos ajoneuvon arvon, kunnon ja muiden ulkoisesti havaittavien seikkojen perusteella on ilmeistä, että muu ajoneuvo kuin romuajoneuvo on hylätty, maantien tienpitäjä on velvollinen alueellaan suorittamaan varastosiirron. Yksityistiellä tai alueella olevalle hylätylle ajoneuvolle kunta suorittaa varastosiirron yksityistienpitäjän tai alueen haltijan perustellusta pyynnöstä. Mitä tässä pykälässä säädetään, koskee myös poliisin haltuun jääneen hylätyn ajoneuvon siirtämistä poliisin pyynnöstä.

14 §

Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa tässä laissa säädettyjen tehtävien valtakunnallisesta ohjauksesta.

Väylävirasto voi sopimuksen nojalla antaa maakunnalle hoidettavaksi virastolle tämän lain mukaan kuuluvia julkisia tehtäviä tai ottaa hoidettavakseen tämän lain mukaan maakunnalle kuuluvia julkisia tehtäviä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

4.

Laki

ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 76 ja 80 §, sellaisena kuin niistä on 76 § laissa (/), seuraavasti:

76 §

Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa käyttää vain lentopaikkaa tai 2 momentissa tarkoitettua aluetta. Kielto muiden alueiden käyttämiseen ei koske hätätilannetta, pakko-laskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia, ei myöskään lentoonlähtöä ja laskeutumista miehittämättömällä ilma-aluksella tai sotilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskeutumiseen säädetään erikseen.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskeutumiseen saa tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

- 1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;
- 2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksesta ja pinnan ominaisuuksista;
- 3) lentoesterajoituksista;
- 4) muista lentoonlähdön ja laskeutumisen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisaluelaisissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettua alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöön ja laskeutumiseen. Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava asianomaista maakuntaa sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

Maakunta voi vuosittain myöntää avustusta valtion lentoasemaverkkoyhtiön ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen toiminta-, ylläpito- ja investointimenoihin. Avustus voidaan myöntää Euroopan unionin lentoasemia ja lentoyhtiöitä koskevien valtioneuvoston päätösten (EUVL 2014/C 99/03) mukaisesti sekä EU-komission asetuksen 651/2014 tietyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Avustuspäärärahan riittävyysarviointi tehdään maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkastellaan lentoasemien ja -paikkojen valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen.

80 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle maakunnalle ja kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle ja Valtion lupa- ja valvontavirastolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupa haetaan muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen tai niiden 79 §:n mukaiseen muuttamiseen, asianomaiselle kunnalle ja maakunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

5.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 2, 3, 6, 8, 11, 14, 15, 15 b–15 h, 16, 17, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 30–32, 34–36, 37, 38, 39, 40, 43, 42, 42 a, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 73, 74, 75, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99, 100, 100 b, 101, 101 a, 102–105, 107, 108 ja 108 a §,

sellaisina kuin niistä ovat 2, 8, 15 b–15 h, 16, 17, 19, 22, 24, 30, 34–36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79, 80, 81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 100 b, 101, 101 a, 102, 104, 105, 107 ja 108 § laissa 572/2018, 3, 6, 11, 15 d, 27, 31, 32, 42, 42 a, 52 b, 99, 100, 103 ja 108 a § laissa (/), 23 ja 84 § laissa 566/2016 ja 73 § osaksi laissa 566/2016,

lisätään lakiin uusi 1 b luku ja 15 g–15 q §, seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Soveltamisala

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

Tässä laissa säädetään myös maanteistä ja niiden palvelutasosta ja tienpidosta ja sen järjestämiseen liittyvästä tehtävien järjestämisestä ja siihen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä sekä valtiolle, 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, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta;
- 2) *tienpidolla* maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa;
- 3) *rakentamisella* uuden tien tekemistä ja tien parantamista;
- 4) *kunnossapidolla* tien hoitoa ja korjausta;
- 5) *tienpitäjällä* Väylävirastoa;

6) *tiempitoalueella* maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella muodostettavaa aluetta, jolla hoidetaan alueen maakuntien vastuulla olevat tienpidon tehtävät yhteistyösopimuksen mukaisesti;

7) *tiempidon sopimuksella* tienpitäjän ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta;

8) *yksityistiellä* yksityistielaissa (560/2018) tarkoitettua yksityistietä ja sellaista yksityistiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityistielakia ei sovelleta.

6 §

Maantielautat

Maantiehen kuuluu myös lautta väylineen ja laituri. Lautta voi olla ohjausköyden tai sitä korvaavan Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän muun laitteiston ohjaama lautta (lossi) taikka vapaasti ohjailtava lautta (*lautta-alus*). Lautta-alukseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:ssä tarkoitetuista ro-ro-matkustaja-aluksesta säädetään ja määrätään.

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 kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyssä yleissopimuksessa (SopS 30/1977) ja yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä annetussa asetuksessa (*Sisävesisäännöt 1978*) (252/1978) annettuihin sääntöihin ja tuntee 4 momentin nojalla annettujen säännösten sisällön. Lossin kuljettajalla on oltava riittävä terveys lossin kuljettamiseksi. Hänellä on myös oltava riittävä kielitaito, jotta hän voi antaa hätätilanneohjeet matkustajille. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lossien katsastuksesta ja varusteista. Tienpitäjä päättää 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. Päätökseen on samalla sisällytettävä aikataulun määrittämisen 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 on kuulutettava päätöksestä, ja aikataulu on asetettava nähtäville lauttapaikan välittömään läheisyyteen.

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

8 §

Maantiehen kuuluvat palvelualueet

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

Maantiehen kuuluville palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, 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 edellyttämä palvelutaso huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

11 §

Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Väylävirasto myös ohjaa maakuntia tienpidon tehtävien hoitamisessa.

Maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja Väyläviraston ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Väylävirasto vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden rakentamisesta.

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

14 §

Yksityistien muuttaminen maantieksi ja asemakaava-alueiden maantiet

Yksityistie muutetaan maantieksi 13 §:n 1 momentin mukaisten uuden maantien tekemisen edellytysten sitä vaatiessa. Maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentissa säädetään, millaisia maanteitä varten voidaan asemakaava-alueella osoittaa liikennealue.

Yksityistien tai kadun muuttuessa maantieksi syntyy tienpitäjälle 57 §:n 2 momentin tai 58 §:n 3 momentin mukainen oikeus yksityistien alueeseen tai katualueeseen.

15 §

Kiinteistöt ja yksityistiet

Mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään kiinteistöistä, sovelletaan myös määräälaan ja kiinteistöjen yhteiseen alueeseen.

Yksityistiellä tarkoitetaan tässä laissa myös sellaista yksityistiehen verrattavaa tietä tai liittymää, johon yksityistielakia (560/2018) ei sovelleta.

1 a luku

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 b §

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, ja sen hyväksyy valtioneuvosto.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä. Ohjelmaan on lisäksi sisällytettävä liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma. Ohjelma voidaan tarkistaa tarvittaessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on sisällytettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. Liikenne- ja viestintäministeriön on varmistettava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin.

15 c §

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös maakunnan oloista johtuvia maakunnallisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyuden edistämiseksi ja kehittämiseksi.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään maakunnan alueen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio sekä tavoitteet ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa on esitettävä arvio suunnitelman toteutavuudesta käytössä olevien taloudellisten resurssien puitteissa, toteutusaikataulusta sekä suunnitelman muista vaikutuksista. Maakunnan on arvioitava liikennejärjestelmäsuunnitelmansa toteutumista ja vaikuttavuutta vähintään kerran valtuustokaudessa sekä tarvittaessa tarkistettava suunnitelma.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteensovitettava maakunnan muun suunnittelun, maakuntakaavan sekä sen alueeseen rajoittuvien muiden maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa. Maakunta voi laatia liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa. Suunnitelmassa on myös kiinnitettävä huomiota maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskevaan suunnitteluun. Suunnitelma voidaan laatia osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

Maakunnan alueella toimivien viranomaisten on toiminnassaan kiinnitettävä huomiota maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

15 d §

Menettely suunnitelmia valmisteltaessa

Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien sekä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Maakunnan on valmistettava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä valtion liikennehallinnon, alueen kuntien, muiden maakuntien sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa, joiden toimialaan liikennejärjestelmäsuunnitelma voi olennaisesti liittyä. Maakunnan on pyydettävä suunnitelmaluonnoksesta lausunto alueen kunnilta ja niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, muilta maakunnilta sekä muilta tahoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston on osallistuttava valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen siten kuin laissa erikseen säädetään. Liikenne- ja viestintävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja toimenpiteiden suunnitteluun liikenteen palveluiden, markkinoiden toimivuuden, tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämisen asiantuntijana. Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja liikenneverkkojen toimenpiteiden valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana.

Suunnitelman valmistelusta vastaavan on varattava muillekin kuin 1 ja 2 momentissa tarkoitetuille tahoille mahdollisuus tutustua mainituissa lainkohdissa tarkoitettuihin suunnitelmaluonnoksiin sekä esittää niistä mielipiteensä. Mahdollisuus varataan julkaisemalla kuulutus 108 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Vastaavalla tavalla on julkaistava kuulutus hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä siitä, miten lausunnot ja mielipiteet on otettu huomioon.

15 e §

Asetuksenantovaltuus

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä, seurannasta ja varautumisesta normaaliolojen häiriötilanteisiin.

1 b luku

Tienpidon järjestäminen

15 f §

Tienpitoalueet

Maakuntien on sovittava niille tämän lain mukaan kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain (/) 8 luvussa säädettyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Yhteistyösopimuksella on varmistettava:

- 1) kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen tienpito;
- 2) tämän lain mukaisen palvelutason toteutuminen ja työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioon ottaminen; sekä
- 3) maantieteellisesti, kooltaan ja muutoinkin tarkoituksenmukaisten tienpitoalueiden muodostuminen.

Jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävät 2 momentin vaatimukset täyttävällä tavalla, se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tienpitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää.

15 g §

Tienpitoalueista sopiminen

Tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus on laadittava toistaiseksi voimassa olevana. Yhteistyösopimus tulee voimaan sen laatimista seuraavan kalenterivuoden alusta.

Maakunnat valmistelevat ja hyväksyvät yhteistyösopimuksen ja toimittavat ensimmäisen hyväksytyyn sopimukseen tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle viimeistään 29 päivänä helmikuuta 2020. Sen jälkeen laadittavat joko uudet tai muutetut yhteistyösopimukset on toimitettava tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja Väylävirastolle viimeistään 30 päivänä elokuuta kyseisen yhteistyösopimuksen voimaantuloa edeltävänä vuonna.

Maakunnat varaavat liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle tilaisuuden lausua maakuntien välisestä yhteistyösopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen yhteistyösopimuksen hyväksymistä. Jos liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yhteistyösopimus ei täytä 15 f §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia, ministeriön ja maakuntien on neuvoteltava asiasta.

15 h §

Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

Jos maakunnat eivät pääse 15 f §:ssä tarkoitettuun sopimukseen tai 15 g §:n 3 momentissa tarkoitetuissa neuvotteluissa ei päästä yhteisymmärrykseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Valtioneuvosto voi määrätä:

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

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla sen päätös voidaan korvata maakuntien 15 f §:n mukaisella yhteistyösopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana maakunnat pääsevät yhteistyösopimukseen.

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

15 i §

Tienpitoalueita koskevat muutokset

Tienpitoaluetta koskevaa yhteistyösopimusta voidaan muuttaa tai se voidaan irtisanoa uuden sopimuksen laatimiseksi enintään kerran maakunnan valtuustokaudessa, jos toimintaympäristössä on tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos tai jos muutoksella tai irtisanomisella ja uuden sopimuksen laatimisella voidaan parantaa 15 f §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten toteutumista.

Yhteistyösopimuksen muuttamiseen ja uuden yhteistyösopimuksen laatimiseen sovelletaan, mitä 15 g ja 15 h §:ssä säädetään yhteistyösopimuksesta ja sen korvaamisesta valtioneuvoston päätöksellä.

15 j §

Tienpidon rahoitus

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

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

15 k §

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Jokaiselle maakunnalle on laadittava valtuustokausittain vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa käsitellään asiakastarpeita, teiden kunnossapitoa, alueellisia investointeja ja niiden rahoitusta, suunnitelman vaikutuksia sekä muita maakunnan tienpitoon liittyviä kysymyksiä. Suunnitelmaan voidaan sisällyttää myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman valmistelee maakunta tai se valmistellaan tienpitoalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Alueen kunnille on varattava mahdollisuus antaa lausunto suunnitelmaluonnoksesta. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

15 l §

Tienpidon sopimus

Tienpitäjä ja tienpitoalueen maakunnat valmistelevat tienpitotehtävistä nelivuotisen tienpidon sopimuksen, joka tarkistetaan vuosittain.

Tienpidon sopimuksessa on sovittava tämän lain mukaan tienpitoalueen maakunnille kuuluvien tehtävien hoitamiseksi käytettävissä olevasta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, maanteiden kuulumisesta kunnossapitoluokkiin, tienpitoa koskevista tavoitteista ja toimintatavoista, varautumiseen liittyvistä toimenpiteistä, tienpidon omavalvonnan järjestämisestä, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista ja muista tarpeellisista maakunnan tienpitoa koskevista asioista. Sopimuksessa on sovittava tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevista rahoitusvarauksista. Sopimus voi sisältää jokaista tienpitoalueen maakuntaa koskevan erillisen osan.

15 m §

Tienpidon sopimusta koskeva menettely

Tienpitoalueella on laadittava tienpidon ja liikenteen suunnitelmat tai suunnitelmaluonnokset ennen tienpitäjän kanssa käytäviä tienpidon sopimusta koskevia neuvotteluita. Tienpitoalueen maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat toimivat neuvotteluiden lähtökohtana.

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

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

Jos tienpitäjän ja tienpitoalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, tienpitäjän ja tienpitoalueen edustajien on neuvoteltava asiasta.

15 n §

Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä

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

Valtioneuvoston on samalla määrättävä menettelystä, jolla valtioneuvoston päätös voidaan korvata tienpitäjän ja tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien 15 l §:n mukaisesti tekemällä tienpidon sopimuksella. Valtioneuvoston päätös on voimassa sen kalenterivuoden loppuun, jonka aikana tienpitäjä ja tienpitoalue pääsevät sopimukseen.

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

2 luku

Maantien suunnittelu

15 o §

Maantien suunnittelun tehtävät

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat 15 p §:ssä tarkoitettu hankearviointi ja 15 q §:ssä tarkoitetut suunnitteluperusteet.

Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta tienpitoaluetta koskevassa yhteistyösopimuksessa sovitun mukaisesti.

Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen. Se, mitä tässä laissa säädetään maakunnasta yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatijana, koskee myös tienpitäjää sen vastatessa mainituista tehtävistä.

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunta toimii yhteistyössä alueen kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueiden käytön suunnitteluun.

15 p §

Hankearviointi

Maakunnan 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, tavoitteiden 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 q §

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*). Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava suunnitteluperusteet huomioon ja edistettävä niiden toteutumista.

Valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevaa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä. Muuta maantietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää maakunta.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta vastaa maakunta yhteistyössä tienpitäjän sekä muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee.

Tienpitäjä hyväksyy valtatietä, kantatietä sekä vilkasliikenteistä seututietä koskevat suunnitteluperusteet. Muuta maantietä koskevat suunnitteluperusteet hyväksyy maakunta.

16 §

Tutkimusoikeus

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

Maakunnan on ilmoitettava yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta kunnalle ja tienpitäjälle sekä kuuluttamalla asiasta 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 on perustuttava 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 maakunnan kanssa.

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

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, kiinteistö rakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on esitettävä 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. Yleissuunnitelmaan on sisällytettävä myös 15 p §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 q §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

22 §

Tiesuunnitelman sisältö

Maantien rakentamista koskevassa tiesuunnitelmassa on osoitettava tien sijainti ja korkeus-asema sekä poikkileikkaus niin, että tiealue voidaan merkitä maastoon. Suunnitelmaan on liitettävä arvio tien vaikutuksista ja suunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien rakentamisen tai liikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta on käytävä ilmi tien 44 §:n 1 momentissa tarkoitettut suoja-alueet ja 45 §:n 1 momentissa tarkoitettut 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 tiesuunnitelmassa. Jos tie on tarkoitettu moottoritieksi, moottoriliikennetieksi tai muutoin vain tietynlaisia liikennettä varten taikka jos liikennettä muuten pysyvästi rajoitetaan, on siitä määrättävä tiesuunnitelmassa.

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

Tiesuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tiesuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty. Tiesuunnitelmaan on sisällytettävä myös 15 p §:ssä tarkoitettu hankearviointi sekä 15 q §:ssä tarkoitettut suunnitteluperusteet.

23 §

Liitännäisalueet ja tietyötä varten tarvittavat erityiset oikeudet

Tiesuunnitelmasta on käytävä ilmi liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos maantien rakentamisen ajaksi on tarpeen tietyötä varten perustaa oikeus tienpitoaineen ottamiseen rajoitettuun määrään, tietyössä irrotettavien maa-ainesten pysyvään tai tilapäiseen

sijoittamiseen taikka alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityistien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tästä määrätä tiesuunnitelmassa, jossa on osoitettava tarkoitukseen tarvittava alue tai tie.

24 §

Yksityisteiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuojat tiesuunnitelmassa

Maantien liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn edistämiseksi voidaan tiesuunnitelmassa antaa määräyksiä tai kieltoja yksityisteiden 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 yksityistien liittymää tai maatalousliittymää, on uuden kulkuyhteyden järjestämisestä määrättävä tiesuunnitelmassa, jolloin voidaan määrätä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kustannuksella tehtäväksi tarpeen mukaan yksityistie tai liittymä taikka perustettavaksi oikeus ennestään olevaan yksityistiehen taikka maantienä lakkautettuun tai lakkaavaan tiehen tai tienosaan.

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 ojituksesta.

25 §

Tiesuunnitelma erityistapauksissa

Tiesuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä, kun yksityistie tai katu muutetaan maantiekksi taikka kun maantie lakkautetaan muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä.

Tiesuunnitelma voidaan laatia ja hyväksyä myös vain tiealueen määrittämiseksi, liitännäisalueen perustamiseksi, maantiehen liittyviä yksityisteitä ja liittymiä koskevaksi tai liikenteen pysyväksi rajoittamiseksi.

27 §

Vuorovaikutus

Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa maakunnan 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 maakunnan on varattava 1 momentissa tarkoitetuille tahoille tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa maakunnan on pidettävä yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa yleisesti nähtävänä yhtäjaksoisesti 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Maakunnan on varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu mahdollisuus lausua muistutuksista. Maakunnan on kuulutettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta. Maakunnan on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistöjen omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa maakunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottonsa suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Maakunnan on ilmoitettava kannanottonsa alueen kunnille sekä niille muistutuksen tekneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Maakunnan perusteltu kannanotto ilmoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Maakunnan on pyydettävä suunnitelmasta lausunto niiltä muilta maakunnilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät, sekä Valtion lupa- ja valvontavirastolta. Maakunnan on pyydettävä lausunto muultakin viranomaiselta, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Maakunnan on esitettävä perusteltu kannanottonsa suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

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 Liikenne- ja viestintäviraston on maakunnan, Väyläviraston tai muun viranomaisen pyynnöstä järjestettävä ennakkoneuvottelu. Virasto voi järjestää ennakkoneuvottelun myös omasta aloitteestaan. Ennakkoneuvottelu on järjestettävä kohtuullisessa ajassa pyynnön esittämisestä. Ennakkoneuvottelun tavoitteena on edistää suunnitelman vaatimien selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa sekä maakunnan, Väyläviraston ja muiden viranomaisten välistä tiedonvaihtoa sekä parantaa selvitysten ja asiakirjojen laatua ja käytettävyyttä sekä sujuvoittaa menettelyjä.

27 b §

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys

Maakunta tekee yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hyväksymisesityksen Liikenne- ja viestintävirastolle. Maakunnan on viivytyksettä ilmoitettava tienpitäjälle suunnitelman toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi.

Yleissuunnitelmaa koskevassa hyväksymisesityksessä on esitettävä suunnitelman hyväksymistä koskevan harkinnan kannalta tarvittavat 15 o, 15 p, 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 15 o, 15 p, 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 Liikenne- ja viestintävirastolle kirjallisesti sekä mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Viraston on pyydettävä Väylävirastolta lausunto suunnitelmasta, ellei se ole ilmeisen tarpeetonta.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesityksen tarkemmasta sisällöstä ja toimittamisesta voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella.

30 §

Suunnitelmien muuttaminen ja vähäinen poikkeaminen

Jos hyväksyttyä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, se tehdään siten kuin tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta.

Hyväksytystä tiesuunnitelmasta voidaan poiketa sitä muuttamatta, jos poikkeus on vaikutuksiltaan vähäinen ja maakunta harkitsee poikkeamisen suunnitelman toteuttamisen yhteydessä tarpeelliseksi ja tarkoituksenmukaiseksi.

31 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Tiesuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päätyttyä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on saanut lainvoiman. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta tai omasta aloitteestaan 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 tiettyä ei ole osaksikaan aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päätyttyä, jona tiesuunnitelma on saanut lainvoiman. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta tai omasta aloitteestaan 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. Tiettyä katsotaan alkaneeksi, kun tietarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun 56 §:n mukaisesti.

32 §

Seuranta ja jälkiarviointi

Väyläviraston on järjestelmällisesti seurattava, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Väylävirasto voi erityisestä syystä päättää, että 15 p §: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 teknistaloudellisista poikkeuksista, liikenteen kehittymisestä sekä tiehankkeen kannattavuuden ja vaikuttavuuden kannalta merkittävien vaikutusten toteutumisesta.

3 luku

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

34 §

Rajoitettu kunnossapito

Erityisestä syystä tienpitäjä voi maakunnan esityksestä päättää, että jotain maantietä tai maantienosaa ei pidetä 33 §:ssä tarkoitetussa kunnossa. Tällainen tie tai tienosa on suljettava yleiseltä liikenteeltä. Tien tai tien osan sulkeminen on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään. Tien tai tien osan sulkemisesta on

ilmoitettava poliisille ja pelastusviranomaisille, jos sulkemisella voi olla merkitystä niiden kii-reellisten tehtävien hoitamisen kannalta, eikä tieto ole saatavissa ajantasaisena tienpitäjän osoit-tamasta rekisteristä tai tietojärjestelmästä. Tarvittaessa tien tai tienosan sulkemisesta on ilmoi-tettava kuuluttamalla.

Maakunta voi päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörä-tiestä taikka yhdistetystä tai rinnakkaisesta pyörätiestä ja jalkakäytävästä pidetään kunnossa il-man liukkauden torjuntaa.

35 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

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

Erityisistä syistä maakunta voi myöntää tilapäisen poikkeuksen 1 momentissa tarkoitetuista kielloista tai rajoituksesta, jos se harkitsee, että liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä maantie vaurioidu. Poikkeuslupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömät kuljetukset eivät tarvitse poikkeuslupaa.

Tieto 1 momentissa tarkoitettua kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

36 §

Tilapäinen kulkutie

Jos maantien tai siihen kuuluvan rakennelman sortumisen tai sortumisen vaaran vuoksi taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne tiellä estyy tai sitä joudutaan rajoitta-maan taikka jos tietyö sitä erityisestä syystä edellyttää, maakunnalla on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen tai rajoituksen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestä-mistä on asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jos mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Lisäksi yksityistielaisa tarkoitettulle tiekunnalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi, jos mahdollista, jos yksityistie 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 tieliiken-nelain (729/2018) 65 §:ssä tarkoitettu liikenteenohjaaja järjestää toisen maalle tilapäisen kuku-tien esteen poistamisen ajaksi.

Tieto tilapäisestä kiellosta ja rajoituksesta on osoitettava liikennemerkillä ja tallettamalla siitä tieto tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään.

37 §

Liittyminen maantiehen

Edellä 24 §:n 1 momentissa tarkoitetun kiellon tai määräyksen estämättä Väylävirasto voi antaa luvan yksityistien liittämiseen kiellon alaiseen maantiehen taikka kielletyn liittymän käyt-tämiseen tai liittymän käyttötarkoituksen muuttamiseen, jos kiinteistön tarkoituksenmukainen käyttö sitä vaatii eikä liittymästä ja sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Jos kiinteistölle on tarpeen maatalousliittymä, on lupa sen tekemiseksi tässä momentissa tarkoi-tettuun tiehen myönnettävä, jos liittymä ja sen sijainti ovat sellaiset, ettei liikenneturvallisuus sen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Lupa yksityistien liittämiseksi muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun maantiehen on myönnettävä, jos liittymä on tarpeen kiinteistön käyttämiseksi ja liittymä sekä sen sijainti ovat sellaiset, ettei liikenneturvallisuus liittymän eikä sen käyttämisen takia vaarannu. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja. Tässä momentissa tarkoitettuun tiehen saa tehdä Väyläviraston ohjeiden mukaan maatalousliittymän, jollei siitä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. 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 Väylävirasto myöntää luvan toimenpiteen suorittamiseen, jos ylityskohdasta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle eikä haittaa tienpidolle. Lupa voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

Mitä 1–3 momentissa säädetään, ei koske moottori- eikä moottoriliikenneteitä eikä 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja runkoverkkoon kuuluvia maanteitä, joille pääsystä voidaan määrätä vain tiesuunnitelmassa. Erityisistä syistä Väylävirasto voi myöntää runkoverkkoon kuuluvaan maantiehen 1 momentin mukaisen liittymäluvan tai 3 momentin mukaisen luvan ylityskohdan järjestämiseksi.

38 §

Liittymän ja ylityskohdan tekeminen, kunnossapito ja muuttaminen

Yksityistienpitäjä ja maatalousliittymän haltija ovat velvollisia tekemään liittymänsä ja pitämään sen kunnossa Väyläviraston ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei niistä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa maantien kunnossapidolle. Väylävirasto tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa kuitenkin yksityistien liittymän ja maatalousliittymän rummun kunnossapidosta.

Jos ennestään olevan yksityistien liittymän tai maatalousliittymän muuttuneen tai merkittävästi lisääntyneen käytön johdosta aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa maantien kunnossapidolle, yksityistienpitäjä tai maatalousliittymän haltija on velvollinen kustannuksellaan Väyläviraston 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, Väylävirasto voi teettää vaaditut toimenpiteet laiminlyöjän kustannuksella tai keskeyttää rakennustyön. Teettämis- ja keskeyttämishuosta säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

39 §

Yksityistien, kadun ja moottorikelkkailureitin katkaiseminen

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

Mitä 1 momentissa säädetään yksityistiestä, 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.

Maakunta 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 yksityistien tiekunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi ja, jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, on asiasta kuulutettava.

Maakunnan on päivitettävä tieto liittymän poistamisesta tienpitäjän osoittamaan rekisteriin tai tietojärjestelmään viimeistään, kun liittymä poistetaan käytöstä.

42 §

Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tie-alueelle

Tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava Väyläviraston 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 lupaehtojen mukaisesti. Luvan saaja on velvollinen kustannuksellaan tekemään Väyläviraston 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 Väylävirastolle.

Jollei 1 tai 3 momentista, 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 Väyläviraston lupaa.

Lupaa ei kuitenkaan vaadita:

1) yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä ”etuajo-oikeutettu tie”, maantien tiealueen ojan ulkoluisen ulkopuolisen alueen lyhytaikaiseen käyttämiseen silloin, kun kysymys on metsänhakuusta johtuvan puutavaran lyhytaikaisesta, enintään kuusi kuukautta kestävästä säilyttämisestä tieliikennelain säännökset huomioon ottaen, eikä mainitulla tavalla säilytetyn puutavaran kuormaamiseen tiealueella;

2) 52 a §:ssä tarkoitetun tilapäisen ilmoituksen sijoittamiseen tiealueelle; eikä

3) postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentin nojalla.

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

42 a §

Tiettyjen kaapeleiden sijoittaminen tiealueelle

Poiketen 42 §:n 1 momentissa säädetystä riittää, että sähkö- ja telekaapeleiden sekä niihin liittyvien jakokaappien ja kaapelikaivojen sijoittamisesta tiealueelle tehdä Väylävirastolle ilmoitus edellyttäen, että 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, jos ne on hankittu vasta rakennustyön aikana;
- 6) tien pituussuuntaisesta kaapeloinnista, jos 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.

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

Liikenne- ja viestintävirasto 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, jos:

- 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 Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävästä kaapeleiden sijoittamista koskevasta ilmoituksesta.

42 b §

Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite

Jos Väylävirasto 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 ilmoituksesta. Väylävirasto 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 Väylävirasto 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tässä pykälässä tarkoitettujen toimenpiteiden toteuttamistavasta ja toteuttamisen määräajoista sekä muista toimenpiteistä koskevista teknisistä seikoista. Virasto 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 maakunnan mahdollisuuksien mukaan asetettava paikalle silta tai lautta taikka muulla tavoin huolehdittava niistä toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen liikenteen turvaamiseksi ja johtamiseksi väylän yli.

Ilman maakunnan suostumusta ei yksityistä kulkuväylää saa avata siten, että se katkaisee erityisen talvitien. Tarvittavan ylikulkulaitteen asettaminen ja kunnossapito ovat 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 määrättyllä 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. Maakunnalla on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

45 §

Maantien näkemäalue

Maantien kaarrekohtassa 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*).

Maakunnalla on oikeus poistaa näkemäalueelta sellainen kasvillisuus ja sellaiset luonnonesteet, jotka tarpeellista näkemäalaa rajoittamalla tuottavat vaaraa liikenneturvallisuudelle.

48 §

Poikkeukset rajoituksista

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 piiriin.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle, voi Väylävirasto määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, Väylävirastolla 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 maakunta ryhtyy poistamaan 44 §:n 2 momentissa tai 45 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, on siitä ilmoitettava asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka siitä kuuluttaa hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä maakunnan osoituksen mukaan.

51 §

Lumiaita ja lumen sijoittaminen

Maakunnalla 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 tai, jos suostumusta ei saada, 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.

Maakunnalla 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 Väylävirastolle, jollei jäljempänä toisin säädetä. Ilmoitukseen on liitettävä selvitys mainoksesta tai ilmoituksesta ja sen sijoittamispaikasta sekä selvitys kiinteistönomistajan tai -haltijan suostumuksesta sen pystyttämiseen. Virasto voi pyytää ilmoituksen johdosta maakunnalta ja kunnalta lausunnon.

Jos mainoksen tai ilmoituksen asettaminen ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia tai 52 b §:n nojalla annettuja määräyksiä, Väyläviraston 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. Väylävirasto 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.

Väyläviraston on ennen rajoittavan tai kieltävän päätöksen antamista tehtävä yhteistyötä ilmoituksen tekijän ja asianomaisen kunnan kanssa.

52 b §

Määräystenantovaltuus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarpeellisia määräyksiä 52 §:ssä tarkoitetun Väylävirastolle tehtävän ilmoituksen sisällöstä ja ilmoitusmenettelystä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto 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

Väylävirastolla tienpitäjänä ja maakunnalla, jos tienpitäjä on antanut tähän suostumuksensa, on oikeus 26 §:n 1 momentin perusteella hakea maantietoimitusta, kun hyväksytyt tiesuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 21 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella.

56 §

Haltuunotto

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

Jos haltuunotosta aiheutuu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianomaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus 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 Väyläviraston on kuitenkin viipymättä haettava maantietoimitusta.

Jos haltuun otetulla alueella olevan omaisuuden poistamisesta tai siirtämisestä ei päästä sopimukseen, Väyläviraston on asetettava poistettavan omaisuuden omistajalle tai haltijalle koh-

tuullinen ja tietyön kannalta sopiva määräaika, jonka päätyttyä Väylävirasto poistaa omaisuuden. Tällöin Väyläviraston 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 §

Yksityistien luovuttaminen

Edellä 56 §:n 1 momentissa tarkoitettu yksityistie luovutetaan Väyläviraston 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 Väyläviraston osoituksen mukaan. Tiesuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy. Tämän lain 75 §:n 2 momentin mukaisessa maantietoimituksessa lunastuksen kohde vahvistetaan 5 §:n 3 momentin mukaan, tarvittaessa Väyläviraston osoituksen mukaan.

Tiealueeksi vahvistettu alue siirtyy lunastuspäätöksen saatua lainvoiman Väyläviraston omistukseen, jollei tämä jo ennestään omista aluetta.

62 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi, mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi Väyläviraston 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 on ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen ilman eri hakemusta jatkettava 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 yksityisteitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen maantien rakentamisen tai 24 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen määräysten

ja kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityistielain mukaisessa yksityistietoimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhetydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityistielain 76 §:ssä tarkoitetussa alueellisessa yksityistietoimituksessa, 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.

73 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 16 §:n 1 momentin nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 36 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä, 50 §:n mukaisesta vähäisten laitteiden ja rakenteiden sijoittamisesta taikka 51 §:ssä tarkoitettua lumiaidan pitämisestä tai lumen sijoittamisesta aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus tienpitäjältä.

Mitä 1 momentissa säädetään tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai käyttämisestä kiinteistölle aiheutuvan vahingon tai haitan korvaamisesta, koskee myös maantieliikenteestä yksityistielle sen käyttämisestä tilapäisenä kulkutienä aiheutuvien vahinkojen tai haittojen korvaamista teosakkaille tai tiekunnalle, milloin sellainen on tielle perustettu.

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 hän 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 Väyläviraston tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä maantietoimituksessa.

75 §

Maantietoimitus erityisissä tapauksissa

Väyläviraston on haettava viipymättä maantietoimitusta, kun yksityistie 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 Väyläviraston 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 Väyläviraston omistuksessa olevan kiinteistön tai sen osan, tällainen alue voidaan siirtää maantietoimituksessa lunastusyksikkönä olevaan maantiehen. Siirtämiseen sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislaissa säädetään lohkomisesta.

79 §

Korvausten maksaminen ja korko

Väyläviraston suoritettaviksi määrätyt ennako- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen on suoritettava kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä. Korvauksen maksamisen viivästyessä sille on maksettava vuotuista viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

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

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

80 §

Riidanalaisen korvauksen tallettaminen

Jos Väylävirasto valittaa 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 asianosaisen on maksettava Väylävirastolle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

83 §

Vähäiset korvaukset

Jos lunastustoimikunta on määrännyt Väyläviraston maksamaan samalle asianosaiselle korvauksia, joiden kokonaissumma ei ylitä 20:tä euroa, niitä ei tarvitse maksaa eikä tallettaa.

84 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen. Korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1062/2010) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin, jos tähän on erityisiä syitä.

Yksityistien tai kadun muuttuessa maantiekseksi siirtyy tiekunnan tai tieosakkaiden tien alue ja katualue korvauksetta tienpitäjälle.

85 §

Maantietoimituksen kustannukset

Väylävirasto vastaa maantietoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 74 §:n mukaisessa maantietoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettaviksi, 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 maakunta saavat käyttää entistä tiealuetta muihin tietarkoituksiin sen mukaan kuin siitä tiesuunnitelmassa määrätään. Tällöin maantietoimituksessa on määrättävä, että tiealue jää tienpitäjän omistukseen tai tieoikeus siihen jätetään voimaan. 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. Tällaiseen alueeseen sovelletaan, 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 tai luovuta sitä muulle taholle. Tiesuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta yksityistieksi 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 yksityistien 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 on huolehdittava näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa tien lakkaamisesta.

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

91 §

Entisen tiealueen siirtyminen

Jollei tämän lain 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 tietar-
koituksiin käytettyjä entisiä tiealueita tienpitäjän lakkautettua alueen käytön 88 §:n 2 momen-
tissa tarkoitettulla tavalla.

Milloin tieoikeudella hallittu 58 §:n 1 momentin ja 112 §:n 4 ja 5 momentin mukainen lakan-
nut maantien tiealue on asemakaavassa osoitettu maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 1 momen-
tissa tarkoitetuksi yleiseksi alueeksi, on asemakaavan toteutuksessa tällaisesta alueesta mahdol-
lista korvausta määrättäessä otettava huomioon omistajan tai haltijan oikeutta rasittanut tie-
oikeus.

Tiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin tien ajoradan tai ajoratojen muodostaman alu-
een keskilinjaa myöten. Toisiinsa rajoittuvien kiinteistöjen välinen raja jatkuu tiealueella sen
rajasta kohtisuoraan sanottua keskilinjaa vastaan. Edellä sanotun estämättä saadaan rajaa enti-
sellä tiealueella käytäessä oikoa rajaa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituk-
senmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiin-
teistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen.

93 §

Entinen tiealue yksityistienä

Vaikka entisen maantien tiealue on siirtynyt viereisen kiinteistön omistajan tai kunnan omis-
tukseen, saa muukin, joka tarvitsee aluetta yksityistieksi, käyttää sitä korvauksetta tienään, kun-
nes tieoikeutta koskevat kysymykset on käsitelty 69 §:ssä säädettyssä järjestyksessä tai 75 §:n 1
momentin mukaisessa maantietoimituksessa.

Edellä 92 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen alueiden käyttämistä yksityistienä koskevat
kysymykset käsitellään ja ratkaistaan yksityistielain mukaan.

Tienpitäjä vastaa 1 momentissa tarkoitettun entisen maantien kunnossapidosta maantien lak-
kaamista seuraavan kalenterivuoden lokakuun 1 päivään saakka.

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

95 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Väylävirasto lakkauttaa liitännäisalueen, kun sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota var-
ten se on perustettu. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut tie-
oikeus.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiin-
teistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on maantietoimituksessa määrättävä kuulu-
maan siihen kiinteistöön, josta se on otettu tietarkeituksiin 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 Väylävirastolle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta
sovita, asia on ratkaistava maantietoimituksessa.

95 a §

Tiealueen osan lakkauttaminen ja luovuttaminen

Väylävirasto voi lakkauttaa maantietarkoituksiin tarpeettomia tiealueen osia. Tienpitäjänä viraston oikeus lakkautettuun tiealueen osaan lakkaa, kun lakkautuspäätös on tehty. Väyläviraston on haettava viipymättä maantietoimituksen pitämistä, kun tiealueen osa on lakkautettu. Tiealueen osan lakkauttamiseksi voidaan tarvittaessa laatia ja hyväksyä tiesuunnitelma.

Väyläviraston omistama lakkautettu tiealueen osa siirretään maantietoimituksessa viereiseen kiinteistöön noudattaen, mitä kiinteistönmuodostamislaissa lohkomisesta säädetään. Jos tiealueen osan lakkauttaminen on tullut vireille muun kuin maakunnan tai Väyläviraston aloitteesta, vastaa vireille panija maantietoimituksen toimituskustannuksista. Väyläviraston 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 b §

Avustavien tehtävien siirtäminen

Väylävirasto voi siirtää sopimuksella yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle tienpidon lupatehtäviin liittyviä avustavia maasto- ja neuvontatehtäviä.

Palveluntarjoajalla on oltava riittävät tekniset edellytykset sekä riittävä osaaminen 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseen. Tehtävää hoitavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä pykälässä tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

100 §

Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Väyläviraston ja tienpitoalueen maakuntien on yhteistyössä varauduttava normaaliolojen häiriötilanteisiin ja valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin valmiussuunnitella sekä valmistelemalla etukäteen normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Varautumisessa on otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja ke- liolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä Väylävirastolta edellytettävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista.

100 b §

Tienpidon omavalvonta

Tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavinaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määritellä, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset,

matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on määrättävä, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma sekä omavalvontaohjelman toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa.

Maakunnan on huolehdittava siitä, että palveluntuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palveluntuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laitimisesta sekä ohjelmaan sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

101 §

Hallinnolliset pakkokeinot

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Virasto voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, täyttämään velvollisuutensa. Virasto 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, Liikenne- ja viestintävirastolla, Väylävirastolla ja maakunnalla on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos Liikenne- ja viestintävirastoa, Väylävirastoa tai maakuntaa estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai estetään 16 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyön suorittaminen, on poliisiin annettava pyynnöstä virka-apua poliisilain (872/2011) 9 luvun 1 §:n mukaisesti.

101 a §

Oikeus saada tietoja

Väylävirastolla ja maakunnalla on oikeus saada toisiltaan, muulta viranomaiselta sekä niiden puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää hoitavalta yksityiseltä palveluntarjoajalta maksutta ja salassapitosäännösten estämättä tietoja, jotka ovat välttämättömiä Väylävirastolle virastona tai tienpitäjänä sekä maakunnalle tässä laissa säädettyjen tienpito-, omavalvonta- ja lupatehtävien hoitamiseksi.

Väylävirastolla ja maakunnalla on oikeus luovuttaa salassa pidettäviä tietoja toimijalle, joka hoitaa sen puolesta sopimuksella määriteltyä tehtävää, jos tiedon saaminen on välttämätöntä tehtävän hoitamiseksi.

102 §

Kustannusten periminen

Jos Liikenne- ja viestintävirastolla, Väylävirastolla tai maakunnalla on oikeus tässä laissa tarkoitettua toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voidaan periä siten kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta ulosottoin annetussa laissa (706/2007) säädetään.

103 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Liikenne- ja viestintävirasto toimittaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen Väylävirastolle ja maakunnalle. Päätöksen tiedoksi antamiseksi maakunnan on ilmoitettava päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mukaisesti julkaistaan. Päätös ja asiakirjat on pidettävä maakunnassa 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

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

Maakunnan on lähetettävä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti kuin päätös 103 §:n mukaisesti annetaan yleisesti tiedoksi.

105 §

Muutoksenhaku

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaisissa 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 oikeudenkäynnistä hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Muutoksenhausta maakunnan päätökseen säädetään maakuntalain 18 luvussa.

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

Väyläviraston 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.

Väylävirastolla on oikeus hakea valittamalla muutosta yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen. Lisäksi kunnalla ja maakunnalla sekä 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 muutoksenhaku-tuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka Väylävirasto 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, on toimivaltaisen viranomaisen tiedotettava asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan siten kuin maakunnan ilmoitukset julkaistaan. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutus-alueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpeeton. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kuulutuksen julkipanosta, mikä on kuulutuksessa ja ilmoituksessa todettava.

108 a §

Maantierekisteri

Väyläviraston on pidettävä rekisteriä maanteistä. Rekisteriin on merkittävä:

1) onko maantie moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie;

2) tien liikenteellistä merkitystä kuvaava 4 §:ssä tarkoitettu luokitus; sekä

3) tien pituus kunnittain ja tien yleiseen liikenteeseen luovuttamispäivä sekä väyläomaisuuden hallinnan kannalta merkittävimmät tien tekniset ominaisuudet, varusteet ja laitteet.

Maakuntien on toimitettava 1 momentin 3 kohdan kannalta tarpeelliset tiedot Väylävirastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

6.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 172–174, 181 ja 182 §, sellaisina kuin ne ovat 172 § laeissa laissa (/) ja (/), 173 ja 181 § osaksi laeissa 301/2018 ja (/) sekä 174 ja 182 § laissa (/), seuraavasti:

IV OSA

PALVELUT

3 luku

Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

172 §

Lentoliikenteen julkinen palveluvelvoite

Lentoliikenneasetuksen 16 artiklassa tarkoitetun lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää maakunta kuultuaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Maakunta voi asettaa lentoliikenneasetuksen mukaisia rajoituksia julkisen palveluvelvoitteen piiriin kuuluvalla reitillä, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

Maakuntien järjestämismääräyksen olevan lentoliikenteen ostopalveluiden rahoitus toteutetaan erillisrahoituksena. Liikenne- ja viestintävirasto kohdentaa rahoituksen maakunnan tekemään julkisen palveluvelvoitteen kattamiseen valtion talousarvioissa olevan määrärahan puitteissa. Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiasta sopimuksen maakunnan kanssa.

4 luku

Liikennepalvelujen julkinen tuki

173 §

Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset

Valtion talousarviossa tässä laissa tarkoitettujen palveluiden ostoon ja kehittämiseen osoitettiin määrärahoihin voidaan maksaa korvauksia, tukea tai avustusta seuraaviin tarkoituksiin:

- 1) liikenteenharjoittajille siten kuin Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään;
- 2) liikennepalvelun käyttäjälle siten, että toimivaltainen viranomais myöntää sitoumuksen korvata liikennepalvelun kustannuksia ennalta määrättyyn arvoon asti;
- 3) maakunnille, kunnille, kuntayhtymille ja yleishyödyllisille yhteisöille ja muille kuin liikenteenharjoittajille liikenteen palveluiden kehittämis-, suunnittelu- ja tutkimustyöstä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa tarkoitetun valtionavustuserärahän käyttötarkoituksesta ja myöntämismenettelyistä.

174 §

Määrärahan kiintiöinti ja käyttö

Liikenne- ja viestintäministeriö saa käyttää valtion talousarviossa osoitettua määrärahaa 173 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittuun tarkoitukseen 182 §:n 1 momentissa säädetyn toimivaltansa rajoissa sekä 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen silloin, kun kyse on strategisesti merkittävistä hankkeista.

Liikenne- ja viestintävirasto päättää määrärahan jaosta muihin kuin 1 momentin mukaisiin 173 §:n 1 momentissa mainittuihin tarkoituksiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa itse käyttää määrärahaa 173 §:n 1 momentin 3 kohdassa mainittuun tarkoitukseen. Se voi myös myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi samaan tarkoitukseen.

Toimivaltaiset maakunnat voivat itse käyttää tai myöntää valtionavustusta kunnalle tai kuntayhtymälle käytettäväksi 173 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa mainittuihin tarkoituksiin.

V OSA

VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku

Viranomaisten toiminta

181 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat toimivaltaiset maakunnat sekä 2 momentissa mainitut kunnalliset viranomaiset ja 3 momentissa mainitut seudulliset viranomaiset. Maakunta voi hoitaa tehtävää joko yksin tai yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa siten kuin maakuntalaissa (/) säädetään.

Hyvinkää, Imatra, Kajaani, Kokkola, Kouvola, Lappeenranta, Mikkeli, Rauma, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, Savonlinna, Seinäjoki ja Vaasa ovat omalla alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia.

Seuraavat seudulliset viranomaiset ovat toimivalta-alueellaan palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia:

- 1) Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon ja Vantaan kuntien muodostamalla alueella;
- 2) Hämeenlinnan kaupunki Hattulan, Hämeenlinnan ja Janakkalan kuntien muodostamalla alueella;
- 3) Joensuun kaupunki Joensuun, Kontiolahden ja Liperin kuntien muodostamalla alueella;
- 4) Jyväskylän kaupunki Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen kuntien muodostamalla alueella;
- 5) Kotkan kaupunki Haminan, Kotkan ja Pyhtään kuntien muodostamalla alueella;
- 6) Kuopion kaupunki Kuopion ja Siilinjärven kuntien muodostamalla alueella;
- 7) Lahden kaupunki Asikkalan, Hartolan, Heinolan, Hollolan, Hämeenkosken, Kärkölan, Lahden, Nastolan, Orimattilan, Padasjoen ja Sysmän kuntien muodostamalla alueella;
- 8) Meri-Lapin seudullinen kunnallinen joukkoliikenneviranomainen Kemin, Keminmaan, Simon, Tervolan ja Tornion kuntien muodostamalla alueella;
- 9) Oulun kaupunki Iin, Kempeleen, Limingan, Lumijoen, Muhoksen, Oulun ja Tyrnävän muodostamalla alueella;
- 10) Porin kaupunki Harjavallan, Kokemäen, Nakkilan, Porin ja Ulvilan kuntien muodostamalla alueella;

11) Tampereen kaupunki Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella;

12) Turun kaupunki Kaarinan, Liedon, Naantalın, Raision, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Toimivaltaisella viranomaisella on oikeus sisällyttää 179 §:n 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta saamia tietoja liikenteen järjestämistä koskevan tarjouskilpailun tarjouspyyntöön. Tarjouspyynnöstä ei kuitenkaan saa käydä ilmi yksittäisen yrityksen liikesalaisuutta.

Muu kuin 2 tai 3 momentissa tarkoitettu kunta tai kuntayhtymä saa hankkia alueelleen palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä noudattaen julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annettua lakia (1397/2016) täydentääkseen alueensa liikkumispalveluja.

Toimivaltaisen kunnallisen viranomaisen järjestämä liikennepalvelu voi vähäisessä määrin ulottua sen varsinaisen toimivalta-alueen ulkopuolelle.

182 §

Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö, maakunnat sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat maakunnat ja 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omilla toimivalta-alueillaan.

Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen. Viranomaisten on liikennettä suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

7.

Laki

merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merenkulun ympäristösuojelulain (1672/2009) 9 luvun 4, 5 ja 7 § sekä 12 luvun 1, 4, 9, 15, 16 ja 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 9 luvun 4 ja 7 §, 12 luvun 1, 15, 16 ja 18 § laissa (/), 9 luvun 5 § laissa 998/2014, sekä 12 luvun 4 § osaksi laissa 473/2016, seuraavasti:

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

4 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, Valtion lupa- ja valvontaviraston ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä Valtion lupa- ja valvontaviraston tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän on saatettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuolto-maksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. Valtion lupa- ja valvontavirasto tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

7 §

Raportointi

Valtion lupa- ja valvontaviraston, Liikenne- ja viestintäviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä *alusjätedirektiivi*, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, Valtion lupa- ja valvontavirasto, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

4 §

Valtion lupa- ja valvontaviraston valvontatehtävät

Valtion lupa- ja valvontavirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

- 1) sataman jätehuoltosuunnittelua;
- 2) aluksesta peräisin olevien jätteiden ja sedimenttien vastaanottolaitteita satamassa; ja
- 3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Puolustusvoimien ja Valtion lupa- ja valvontaviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

15 §

Hallintopakko

Liikenne- ja viestintävirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

- 1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;
- 2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;
- 3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuha ja keskeyttämisuha

Liikenne- ja viestintävirasto ja Valtion lupa- ja valvontavirasto voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Muilta osin mainituista tehosteista säädetään uhkasakkolaissa (1113/1990).

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, Suomen ympäristökeskuksen, Valtion lupa- ja valvontaviraston, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

8.

Laki

merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan merilain (674/1994) 12 luvun 3 § seuraavasti:

12 luku

Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti

3 §

Perustamishakemus ja siihen liitettävä selvitys

Rajoitusrahastoa perustettaessa on Valtion lupa- ja valvontavirastoon ja Ahvenanmaan maakunnan osalta Ahvenanmaan valtionvirastoon talletettava vastuun määrää vastaava summa rahaa tai asetettava siitä viraston hyväksymä vakuus.

Hakijan on liitettävä kirjalliseen hakemukseensa selvitys hakemuksen perusteena olevista seikoista sekä kaikkien niiden henkilöiden nimi- ja osoitetiedot, joiden voidaan olettaa haluavan esittää vaatimuksia rajoitusrahastolle.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

9.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 25 a, 43 a ja 89 a §, sellaisina kuin niistä ovat 25 a ja 43 a § laissa (/) sekä 89 a § laissa 567/2016, sekä
muutetaan ratalain 8–10, 12, 15, 22, 28, 69, 79, 91 ja 92 §, sellaisina kuin niistä ovat 8, 9, 12, 15, 22, 28, 69, 91 ja 92 § laissa (/), 4 § laissa 573/2018, 10 § laissa 567/2016 ja 79 § osaksi laissa 1243/2009, seuraavasti:

8 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä rataverkon haltija toimii yhteistyössä maakuntien, kuntien ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun.

9 §

Tutkimusoikeus

Kun rataverkon haltija on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oikeus tehdä tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitetulla 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.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle ja maakunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua mielipiteensä asiasta.

10 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman on perustuttava maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan ja kunnan kanssa.

Yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Ratasuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

12 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistö-rakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet.

Väyläviraston valmistelemaan yleissuunnitelmaan on sisällytettävä myös 8 a §:ssä tarkoitettu hankearviointi.

15 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta on käytävä ilmi radan 37 §:n 1 momentissa tarkoitettujen suoja-alueet ja 38 §:n 1 momentissa tarkoitettujen tasoristeysten näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta radan myöhempää leventämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

Jos rautatie rakennetaan uuteen paikkaan ja vanha rautatie jää vanhan suunnan osalta edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ratasuunnitelmassa.

Ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos ratasuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty.

Väyläviraston valmistelemaan ratasuunnitelmaan on sisällytettävä myös 8 a §:ssä tarkoitettu hankearviointi.

22 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa rataverkon haltijan 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 1 momentissa tarkoitetuille tahoille on varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa maakunnan on pidettävä yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava maakunnalle ennen nähtävänäoloajan päättymistä. Maakunnan on varattava niille kunnille, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu, mahdollisuus lausua muistutuksista. Maakunnan on toimitettava lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät rataverkon haltijalle. Maakunnan on kuulutettava suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Rataverkon haltijan on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava perusteltu kannanotto suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Rataverkon haltijan on ilmoitettava kannanottonsa alueen kunnille sekä niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Rataverkon haltijan perusteltu kannanotto ilmoitetaan suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä.

Rataverkon haltijan on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto Valtion lupa- ja valvontavirastolta sekä niiltä maakunnilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Rataverkon haltijan on pyydettävä muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen. Rataverkon haltijan on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmasta annettuihin lausuntoihin.

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

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

69 §

Korvausten maksaminen ja korko

Rataverkon haltijan suoritettavaksi määrätyt ennakko- ja lopulliset korvaukset niille maksettavine kuuden prosentin vuotuisine korkoineen on suoritettava 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 rataverkon haltijalle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää rataverkon haltijan maksettaviksi määrätyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa rataverkon haltijalta 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 46 §:ssä tarkoitettusta haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

Ratatoimituksessa ja 43 §:n 3 momentin mukaisessa yksityistietoimituksessa rataverkon haltijan maksettavaksi määrätty korvaukset sekä edellä 2 momentissa tarkoitettut tilusjärjestelykorvaukset alueen luovuttajalle suorittaa rataverkon haltija.

79 §

Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Väyläviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos:

1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;

2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;

3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja

4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Väyläviraston valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitettussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen tässä pykälässä tarkoitettua päätöksen tekemistä kuultava tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakuntia ja kuntia.

91 §

Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille

Rataverkon haltijan on lähetettävä ilmoitus yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Rataverkon haltijan on lähetettävä yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus maakunnalle, kunnalle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen on tarvittaessa liitettävä jäljennös suunnitelmasta.

92 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Väyläviraston päätöksestä 18 §:n 4 momentissa ja 2 a luvussa tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys sijaitsee, sekä 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu kiinteistö sijaitsee.

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

Rataverkon haltijalla on oikeus hakea valittamalla muutosta yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen. Maakunnalla, Valtion lupa- ja valvontavirastolla ja kunnalla on oikeus hakea

valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat maakunnan tai kunnan alueelle tai viranomaisen toimialueelle.

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

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 77 §:ssä.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

10.

Laki

Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain (104/2011) 3 §, sellaisena kuin se on laissa (/), seuraavasti:

3 §

Saimaan kanavan vuokrasopimuksen 18 artiklan 2 kappaleen mukaisena erityisenä toimieliemänä toimii Saimaan kanavan komissio. Liikenne- ja viestintäministeriö nimittää komission viideksi vuodeksi kerrallaan. Komission puheenjohtajana toimii kanavavaltuutettu ja jäseninä liikenne- ja viestintäministeriön, ulkoministeriön, Rajavartiolaitoksen, Tullin, Etelä-Karjalan maakunnan ja Väyläviraston edustajia.

Komission tehtävänä on sovittaa yhteen viranomaisten kannat Saimaan kanavan vuokrasopimuksen täytäntöönpanoa ja alusliikenteen kehittämistä koskevissa kysymyksissä sekä toimia lupaviranomaisena.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

11.

Laki

sähköisen viestinnän palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 234, 318 ja 352 §, sellaisena kuin niistä ovat 318 ja 352 § laissa (/), seuraavasti:

234 §

Sijoittamisen edellytykset

Telekaapelia, radiomastoa ja tukiasemaa ei saa sijoittaa asemakaavan vastaisesti eikä siten, että vaikeutetaan voimassa olevan maakunta- tai yleiskaavan toteutumista. Sijoittaminen ei saa myöskään vaikeuttaa kaavojen laatimista.

Edellä 229 §:n 1 momentissa tarkoitettun yleisiä tietoliikenneyhteyksiä palvelevan telekaapelin, tukiaseman ja radiomaston sijoittamisen edellytyksenä on, ettei sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Sijoittamisesta päätettäessä on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei kiinteistölle ja rakennukselle aiheuteta tarpeetonta haittaa. Telekaapelin, radiomaston ja tukiaseman sekä niihin liittyvien laitteiden sijoittamisesta ja kunnossapidosta ei saa aiheutua sellaista haittaa tai vahinkoa kiinteistön käytölle ja rakennukselle, joka on kohtuullisin kustannuksin vältettävissä.

Telekaapeli on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (503/2005) tarkoitettulle tialueelle tai kiinteistönmuodostamislaisissa (554/1995) tarkoitettulle yleiselle alueelle.

318 §

Tietojen luovuttaminen viranomaisesta

Liikenne- ja viestintäministeriöllä, Liikenne- ja viestintävirastolla, tietosuojavaltuutetulla, Kilpailu- ja kuluttajavirastolla sekä markkinavalvonta- ja tuoteturvallisuusviranomaisilla on salassapitosäännösten tai muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto toisilleen, jos se on näille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on salassapitosäännösten ja muiden tietojen luovuttamista koskevien rajoitusten estämättä oikeus luovuttaa laissa säädettyjen tehtäviensä hoitamisen yhteydessä saamansa tai laatimansa asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto Energiavirastolle, Finanssivalvonnalle, Valtion lupa- ja valvontavirastolle sekä maakunnalle, jos se on näille säädettyjen tietoturvaluuteen liittyvien tehtävien hoitamiseksi välttämätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ja Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus luovuttaa salassa pidettävä asiakirja sekä ilmaista salassa pidettävä tieto komissiolle ja toisen ETA-valtion valvontaviranomaiselle, jos se on viestintämarkkinoiden valvonnan kannalta välttämätöntä.

Tässä pykälässä tarkoitettu luovuttamis- ja ilmaisuoikeus ei koske tietoja viesteistä, välitystiedoista, paikkatiedoista tai luottamuksellisen radiolähetyksen sisällöstä ja olemassaolosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö tai Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää ulkomaiselta viranomaiselta saatua salassa pidettävää asiakirjaa vain siihen tarkoitukseen, jota varten se on annettu.

352 §

Siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olleen hallintoasian käsittelyyn sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa oleva verkko- tai ohjelmistotoimilupa, radiolähettimen lupa, radioaseman tunnistekä pätevyys- ja kelpoisuustodistus on edelleen voimassa siinä mainitun määräajan.

Eräiden radiotaajuuksien huutokaupoista annettua lakia sovelletaan sen nojalla myönnettyihin toimilupiin niiden voimassaolon päättymiseen asti.

Viestintämarkkinalakiin perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät voimaan, kunnes Liikenne- ja viestintävirasto on ensimmäistä kertaa tehnyt tämän lain 52 §:n mukaisen päätöksen huomattavasta markkinavoimasta ja sen seurauksena asettanut teleyrityksille tämän lain mukaiset oikeudet ja velvollisuudet. Tarvittaessa teleyrityksen viestintämarkkinalakiin perustuvien velvollisuuksien päättymisen vahvistetaan Liikenne- ja viestintäviraston erillisellä päätöksellä.

Viestintämarkkinalain 59 §:ään perustuvat teleyritysten oikeudet ja velvollisuudet jäävät edelleen voimaan, kunnes Liikenne- ja viestintävirasto ensimmäistä kertaa tekee tämän lain 85 §:n mukaisen päätöksen nimeämismenettelyn käyttöönotosta.

Viestintämarkkinalain 134 §:n 1 momentin 3 kohtaan perustuva velvollisuus siirtää verkossa ilman korvausta vapaasti vastaanotettavat yleisen edun mukaiset valtakunnallisen ohjelmistotoimiluvan nojalla lähetettävät televisio-ohjelmistot, joita ovat MTV Oy:n MTV3 ja Sanoma Media Finland Oy:n Nelonen, ovat voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva televisiotoinnin harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita televisio-ohjelmistossa on voimassa siihen saakka, kunnes tämän lain 26 §:n mukaiset toimitukset tulevat voimaan.

Televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 15 a §:n 1 ja 2 momenttiin perustuva radiotoiminnan harjoittajan velvollisuus välittää väestölle vaaratiedotteita radio-ohjelmistoissa on voimassa radiotoiminnan harjoittajalle televisio- ja radiotoiminnasta annetun lain 7 §:n 1 momentin nojalla annetussa ohjelmistotoimiluvassa mainitun määräajan.

Tämän lain 229 §:n 4 momenttia ei sovelleta sopimukseen, joka on tehty ennen lain voimaantuloa.

Tämän lain 288 §:n 1 momentin 1 kohtaa sovelletaan lain voimaantulon jälkeen myönnettyihin toimilupiin.

Jos muussa laissa tai sen nojalla annetussa säännöksessä taikka tällä lailla kumotun lain nojalla annetussa päätöksessä viitataan tällä lailla kumottuun lakiin, viittauksen on katsottava tarkoittavan tämän lain vastaavaa säännöstä.

Tämän lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista on kumoutunut.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

12.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 184 §, seuraavasti:

184 §

Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä:

- 1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana;
- 2) poliisitehtävässä, tullitehtävässä tai rajavartiotehtävässä;
- 3) Puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentissa tarkoitettussa tehtävässä;
- 4) poliisijoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on kuitenkin annettava esteetön kulku.

Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn hälytysajoneuvon kuljettajaa, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä tai antaa kansainvälistä apua, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen.

Hälytysajoneuvolla sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävässä olevalla ajoneuvolla on oikeus päästä lautalle ja yhteysalukselle ennen muita ajoneuvoja. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät maantielautalle. Toimivaltainen maakunta voi päättää siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät yhteysalukselle tai muulle julkisesti rahoitetulle saaristoliikenteen palvelualukselle.

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18–22, 43–45 ja 58–61 §:ssä säädetystä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai nopeusrajoitusta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saa ohittaa liikenteenvalvojan antamaa pysähtymismerkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta.

Kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävää ajoneuvoa saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla 18 §:ssä säädetystä poiketen sekä pysäyttää, pysäköidä tai kuljettaa 36–38 ja 43–45 §:ssä säädetystä poiketen. Pysäköinnin valvonnassa käytettävän ajoneuvon saa, jos tehtävä sitä edellyttää, pysäköidä alueelle, missä pysäyttäminen taikka pysäköinti on liikennemerkillä kielletty.

Erikoiskuljetusta saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa 18–20 ja 22 §:n säännösten estämättä olosuhteiden edellyttämällä tavalla, jos erikoiskuljetuksen suorittaminen sitä erityisesti vaatii. Samoin saa erikoiskuljetuksessa poiketa erityistä varovaisuutta noudattaen 56–59 §:ssä säädetystä, jos erikoiskuljetukselle on myönnetty 159 §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetuslupa.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

13.

Laki

vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 12 §, sellaisena kuin se on laissa (/), seuraavasti:

12 §

Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa

Ratapihan, satama-alueen, lentopaikan ja muun terminaalin suunnittelussa ja toiminnassa on otettava huomioon vaarallisten aineiden kuljetuksen ja tilapäisen säilytyksen aiheuttamat vaarat ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle. Ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa saa kuljettaa ja tilapäisesti säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei aineista aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun on oltava sellaiset, ettei aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Satamanpitäjällä ja lastinkäsittelypalveluja satamassa suorittavalla on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys, jos sataman kautta kuljetetaan tai siellä tilapäisesti säilytetään merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Sataman turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto. Se voi rajoittaa satamassa tilapäisesti säilytettävien vaarallisten aineiden määriä ja määrätä tilapäiselle säilytykselle muita turvallisuuden kannalta tarpeellisia rajoituksia.

Rautatieyrityksellä on oltava ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Liikenne- ja viestintäviraston nimeämälle ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Väylävirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden. Koko ratapihan turvallisuusselvityksen hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto.

Turvallisuusselvityksessä on selostettava toteutettavat toimenpiteet ja menettelyt, joiden avulla varmistetaan vaarallisten aineiden turvallinen kuljetus ja tilapäinen säilytys, sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Sisäiseen pelastussuunnitelmaan on sisällytettävä suunnitelma onnettomuuksissa toteutettavista toimenpiteistä. Turvallisuusselvityksen on oltava pelastusviranomaisen, maakunnan sekä valvontaviranomaisten saatavissa.

Vaarallisista aineista ja niiden tilapäisestä säilytyksestä, onnettomuuksien torjunnasta ja kuljetuksesta ratapihalla, satama-alueella, lentopaikalla ja muussa terminaalissa sekä turvallisuusselvityksestä voidaan antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä näiden asioiden käytännön toteutuksesta sekä kuljetusyksiköiden erottelusta, ainekohtaisista menettelyistä ja muista teknisistä yksityiskohdista.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

14.

Laki

yksityisteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yksityistielain (560/2018) 6, 13, 21, 23, 29, 51, 61, 65, 73, 83 ja 85-88 § seuraavasti:

6 §

Tieoikeus muun kuin kiinteistön hyväksi

Jos ennestään oleva tie on jollekin taholle tärkeä tämän elinkeinon harjoittamista tai muuta toimintaa varten, on tiehen perustettava toiminnanharjoittajan hyväksi tieoikeus, jos tien rakenne on kyseiseen liikenteeseen soveltuva eikä tien käyttämisestä aiheudu huomattavaa haittaa millekään kiinteistölle, muulle rekisteriyksikölle tai teosakkaalle taikka 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua yleisen edun loukkausta.

Ennestään olevaan tiehen voidaan valtion, maakunnan tai kunnan hyväksi toimituksessa perustaa tieoikeus yleisen liikenteen käyttöä varten, jos tämä on tärkeää liikenteen tarkoituksen mukaiseksi järjestämiseksi ja 1 momentissa säädetty edellytykset täyttyvät sekä tietä koskevien asioiden hoitamiseksi on perustettu tiekunta.

13 §

Yksityistien lakkaaminen ja muuttuminen kaduksi

Yksityistie tai sen osa lakkaa, kun sen liikennettä välittämään tarkoitettua kadun rakentamista tai parantamista koskeva maankäyttö- ja rakennuslain 86 §:n 3 momentissa tarkoitettu kadunpitopäätös on tehty. Kadunpitopäätöksessä on määrättävä, mitkä tiet tai tienosat lakkaavat. Kunnan on pyydettäessä annettava teosakkaalle ja tiekunnalle tietoa kunnan tiedossa olevasta maankäytön toteutumistilanteesta siltä osin kuin sillä on vaikutusta kadunpitovelvollisuuden alkamiseen.

Kunnan kadunpitovelvollisuuden alettua sellaisen kadun osalta, jolle yksityistien tai sen osan liikenne on tarkoitettu siirtyväksi, tai kunnan ryhdyttyä sellaista katua rakentamaan, kunnan on otettava tällaisen kaduksi muuttuvan yksityistien tai sen osan tienpito hoidettavakseen. Teosakkaalla tai tiekunnalla on oikeus saattaa kysymys kunnan velvollisuudesta ottaa tienpito hoidettavakseen Valtion lupa- ja valvontaviraston käsiteltäväksi ja se voi uhkasakolla velvoittaa kunnan täyttämään sanotun velvollisuuden.

Jos lakkaavan yksityistien tiealue ei kuulu 1 tai 2 momentissa tarkoitettuun katuun, sovelletaan, mitä 12 §:n 5 momentissa säädetään.

21 §

Tien rakentaminen Natura 2000 -verkostoon sisältyvällä alueella tai sen läheisyydessä

Jos tien rakentaminen merkittävästi heikentäisi niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on sisällytetty tai on tarkoitus sisällyttää luonnonsuojelulaissa tarkoitettuun Natura 2000 -verkostoon, eikä tien rakentamiselle olisi muutoin estettä, yksityistietoimituksen toimitusmiesten on yhteistyössä Valtion lupa- ja valvontaviraston kanssa pyrittävä löytämään tien rakentamiselle

sellainen vaihtoehto, jossa valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon sisällytettäväksi ehdottamalle tai siihen sisällytetylle alueelle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Jos tien rakentaminen kohtuullisin lisäkustannuksin tien käyttäjän tarpeita tyydyttävästi palvelevalla tavalla ei ole mahdollista, valtio on vaadittaessa velvollinen korvaamaan haitan tai lunastamaan alueen, jonka hyväksi tieoikeutta on haettu perustettavaksi.

Natura 2000 -verkostosta säädetään muilta osin luonnonsuojelulain 10 luvussa. Tien rakentamisen kokonaan estymisestä aiheutuva 2 momentissa tarkoitettu haitan korvaaminen tai alueen lunastaminen käsitellään ja ratkaistaan luonnonsuojelulain 53 §:n 3 momentin mukaisesti.

23 §

Teettämishukka

Valtion lupa- ja valvontavirasto voi tieosakkaan, tiekunnan tai sellaisen kiinteistön omistajan, jonka kiinteistöä tieoikeus koskee, hakemuksesta tehostaa tämän lain nojalla annettua lainvoimaista tienpitoa koskevaa toimenpidettä koskevaa yksityistietoimituksen päätöstä tai tuomiota teettämishukalla, jos toimenpiteeseen velvollinen ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin yksityistietoimituksessa asetetussa määräajassa. Jos toimenpiteeseen velvollinen on tiekunta, on ennen teettämishukan määräämistä täytäntöön pantavaksi toimitsijamiehelle tai hoitokunnalle varattava tilaisuus tulla asiassa kuulluksi ja, jos tienpitoa koskevaa asiaa ei ole käsitelty tiekunnan kokouksessa, sille on varattava tilaisuus antaa määräajassa lausuntonsa asiasta.

Jos toimenpiteeseen velvollinen ei ole ryhtynyt tarpeellisiin toimenpiteisiin teettämishukan asettamispäätöksessä asetettuun määräaikaan mennessä, hakijan on teettämishukan määräämiseksi täytäntöön pantavaksi ilmoitettava tästä Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Teettämishukka määrätään täytäntöön pantavaksi oikeuttamalla hakija tai muu yksityinen tekemään tai teettämään yksityistietoimituksen päätöksessä määrätty toimenpiteet niihin velvollisen kustannuksella.

Teettämishukkaan sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

29 §

Tien käytön kieltäminen ja rajoittaminen sekä tien sulkeminen

Tiekunta tai, jos sellaista ei ole perustettu, tieosakkaat voivat kieltää kaikilla tai joillakin moottori- tai hevosajoneuvoilla tapahtuvan tien käytön muilta kuin tieosakkailta tai rajoittaa tien käyttöä. Tällainen kieltäminen tai rajoitus ei ole esteenä tieosakkaan kiinteistölle kulkemiseen luvallisissa asioissa eikä estä tieosakasta taikka, jos osakkaat muodostavat tiekunnan, toimitsijamiestä tai hoitokuntaa antamasta edellä 28 §:ssä tarkoitettua lupaa tien tilapäiseen käyttämiseen, jos siihen on painavia syitä. Sellaisen tien käytön kieltämisestä tai rajoittamisesta, jonka kunnossapitoa valtio, maakunta tai kunta avustaa, säädetään 85 §:ssä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kieltäminen tai rajoitus on annettava tiedoksi asettamalla tien varteen asianmukainen liikennemerkki tai muu liikenteen ohjauslaite.

Kiinteistönomistaja ei saa asettaa kiinteistöllään olevalle yksityistielle sulkulaitetta, jollei tiekunta tai, jos tiekuntaa ei ole perustettu, tieosakkaat anna siihen suostumustaan. Jos sulkulaitteen asettamiseen ei ole annettu suostumusta, yksityistietoimituksessa voidaan kuitenkin myöntää kiinteistönomistajalle oikeus sulkulaitteen asettamiseen, jos se on kiinteistön käytölle liikenteestä aiheutuvan haitan tai liikenneturvallisuuden taikka muun erityisen syyn vuoksi tarpeen. Sulkulaitteen asettajan on huolehdittava siitä, että tieosakkailta on mahdollisuus käyttää tietä sulkulaitteesta huolimatta. Sellaisen tien sulkemisesta, jonka kunnossapitoa valtio, maakunta tai kunta avustaa, säädetään 85 §:ssä.

51 §

Tiekunnan säännöt

Tiekunta voi laatia itselleen hallintoaan ja muuta toimintaansa koskevat säännöt. Tiekunnan säännöissä on mainittava ainakin tiekunnan nimi, tiekunnan kotipaikka ja tiekunnan toimielin. Säännöissä voidaan poiketa tämän lain säännöksistä, jos se on erikseen sallittu. Muissa tiekunnan säännöissä päätettävissä asioissa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään.

Jos tiekunnan säännöissä poiketaan tämän lain säännöksistä, tiekunnan on hyväksyttävä säännöt yksimielisesti. Muussa tapauksessa enemmistöpäätös riittää.

Tiekunnan säännöt eivät saa loukata tieosakkaalle tässä laissa säädettyjä oikeuksia tai tieosakkaiden yhdenvertaisuutta. Kaikilla tieosakkailta on oikeus pyynnöstä saada toimitsijamieheltä tai hoitokunnan puheenjohtajalta jäljennös tiekunnan säännöistä.

Tieosakas on oikeutettu saattamaan säännöt tiekunnan kokouksen käsiteltäväksi ja tarkastettavaksi.

Säännöt tulevat voimaan, kun sääntöjen hyväksymisestä on tehty merkintä kiinteistötietojärjestelmään ja voimassa olevat säännöt on toimitettu yksityistierekisteriin.

61 §

Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen

Tiekunnan kokouksen kutsuu koolle toimitsijamies tai hoitokunta tai muu tiekunnan säännöissä määritelty taho. Kirjallinen kokouskutsu on toimitettava jokaiselle tieosakkaalle, jonka postiosoite on tiekunnan tiedossa tai joka on ilmoittanut tiekunnalle sähköpostiosoitteen tai muun tietoliikenneyhteyden kutsun toimittamista varten. Tiekunnan säännöissä voidaan määrätä myös muusta täydentävästä tavasta ilmoittaa tiekunnan kokouksen ajankohta. Kokouskutsu on toimitettava aikaisintaan kahta kuukautta ja viimeistään kahta viikkoa ennen tiekunnan kokousta. Tiekunnan säännöissä voidaan pidentää lyhyempää määräaika ja lyhentää pidempää määräaika.

Vuosikokouksen kokouskutsussa on mainittava ehdotuksesta maksuunpanoluetteloksi sekä kokouksessa päätettävistä tienpitoa koskevista merkittävistä asioista. Tiekunnan säännöt on toimitettava tieosakkaille kokouskutsun liitteenä. Ylimääräisen kokouksen kokouskutsussa on mainittava ne asiat, joista kokouksessa päätetään. Ehdotus maksuunpanoluetteloksi on vähintään kahden viikon ajan ennen kokousta pidettävä tieosakkaiden nähtävänä kokouskutsussa ilmoitetussa paikassa tai se on toimitettava tieosakkaille kokouskutsun liitteenä.

Tieosakkaille tulee varata mahdollisuus tutustua edellisen vuosikokouksen jälkeen laadittuihin

tiekunnan toimielimen kokouksia ja päätöksiä koskeviin pöytäkirjoihin. Pöytäkirjat on vähintään kahden viikon ajan ennen kokousta pidettävä tieosakkaiden nähtävänä kokouskutsussa ilmoitetussa paikassa.

Jos toimitsijamies tai hoitokunta tai muu tiekunnan säännöissä määritelty taho laiminlyö vuosikokouksen koollekutsumisen tai kieltäytyy kutsumasta tieosakkaita ylimääräiseen kokoukseen, voidaan kokous tieosakkaan hakemuksesta pitää yksityistietoimituksen yhteydessä toimitusinsinöörin johdolla taikka Valtion lupa- ja valvontavirasto voi tieosakkaan hakemuksesta, varattuaan toimitsijamiehelle tai hoitokunnalle tilaisuuden tulla kuulluksi, oikeuttaa hakijan kutsumaan tieosakkaat kokoukseen siten kuin 1 momentissa säädetään.

Mitä 1—3 momentissa säädetään tieosakkaasta, koskee myös muita asianosaisia, joiden asiaa tiekunnan kokouksessa käsitellään.

Tiekunnan päätöksen moittiminen

Tieosakas tai muu asianosainen voi moittia tiekunnan kokouksen tai perustamiskokouksen päätöstä tiekuntaa vastaan ajettavalla kanteella, jos:

1) asian käsittelyssä ei ole noudatettu menettelyä koskevia tämän lain säännöksiä tai tiekunnan sääntöjä;

2) päätös on tämän lain tai tiekunnan sääntöjen vastainen;

3) päätös loukkaa hänen oikeuttaan tai tieosakkaiden yhdenvertaisuutta.

Moitekanteen johdosta annettavassa tuomiossa päätös voidaan kantajan vaatimuksesta julistaa pätemättömäksi tai sitä voidaan muuttaa. Päätöstä voidaan muuttaa vain, jos voidaan todeta, minkä sisältöinen päätöksen olisi pitänyt olla.

Moitekanne tiekuntaa vastaan on nostettava maa-oikeutena toimivassa käräjäoikeudessa kolmen kuukauden kuluessa päätöksen tekemisestä. Toimivaltainen on se käräjäoikeus, jonka yhteydessä toimivan maa-oikeuden tuomiopiirissä sijaitsee tie, jota asia koskee. Jos tie sijaitsee kahden tai useamman maa-oikeutena toimivan käräjäoikeuden tuomiopiirissä, asian ratkaisee se käräjäoikeus, jonka yhteydessä toimivan maa-oikeuden tuomiopiirissä sijaitsee pääosa siitä tiestä, jota asia koskee. Käräjäoikeuden päätösvaltaisuudesta säädetään oikeudenkäymiskaaren 2 luvussa. Maa-oikeusinsinööri voi osallistua asian valmisteluun.

Jos päätös koskee sellaisen asianosaisen oikeutta, joka ei ole tieosakas ja joka ei ole ollut siinä kokouksessa saapuvilla, jossa päätös on tehty, hänellä on oikeus nostaa moitekanne kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, kun hän on saanut todisteellisen tiedon päätöksestä. Jos päätöksen johdosta on tehty 64 §:ssä tarkoitettu oikaisuvaatimus, tieosakkaalla tai muulla asianosaisella on kuitenkin oikeus nostaa kanne tiekuntaa vastaan käräjäoikeudessa 30 päivän kuluessa oikaisuvaatimukseen annetun päätöksen tiedoksisaamisesta.

Yksityistietoimituksen hakeminen

Yksityistietoimitusta haetaan kirjallisesti Maanmittauslaitokselta. Jos yksityistietoimitus koskee kokonaan asemakaava-alueita, jolla kunta kiinteistörekisterilain 5 §:n mukaisesti huolehtii kiinteistörekisterin pitämisestä, toimitusta haetaan kunnan kiinteistörekisterin pitäjältä.

Yksityistietoimitusta saa hakea tieosakas, kiinteistön tai muun rekisteriyksikön omistaja ja osaomistaja, yhteisen alueen osakas, 6 §:ssä tarkoitettu elinkeinonharjoittaja tai muu pykälässä tarkoitettu taho, tiekunta, jonka tietä asia koskee, sekä kunta, Valtion lupa- ja valvontavirasto tai valtio. Yksityistietoimitusta tien aseman ja leveyden sekä tiehen kohdistuvien oikeuksien selvittämiseksi saa hakea myös kiinteistöön kohdistuvan erityisen oikeuden haltija. Ilman hakemusta Maanmittauslaitos tai muu kiinteistörekisterin pitäjä voi panna vireille yksityistietoimituksen kiinteistönmuodostamislain 283 §:ssä tarkoitettussa tilanteessa.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

1) mitä toimenpidettä haetaan ja tarpeen mukaan hakemuksen peruste;

2) mitä kiinteistöjä tai aluetta toimitus on tarkoitettu koskemaan;

3) hakijan nimi ja osoite;

4) hakijan tiedossa olevat muut asianosaiset;

5) tiekunnan toimitsijamies tai vähintään yksi hoitokunnan varsinainen jäsen, jos hakemus koskee tietä, jonka osakkaat muodostavat tiekunnan; sekä

6) hakijan, hänen laillisen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite ja sähköinen osoite, johon toimitusta koskevat ilmoitukset lähetetään.

83 §

Valtionavustus

Maakunta voi vuosittain myöntää valtion talousarviossa tähän tarkoitukseen osoitetun määrärahan rajoissa avustusta tiekuntien neuvontaan ja opastukseen ja sitä tukevan materiaalin ja palveluiden tuottamiseen sekä sellaisen yksityistien tienpitoon, jota koskevien asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Edellytyksenä on lisäksi, että tiekuntaa ja yksityistietä koskevat tiedot yksityistierekisterissä sekä tie- ja katuverkon tietojärjestelmässä ovat ajantasaiset niin kuin 50 §:ssä edellytetään. Yksityisteiden lauttapaikkojen ylläpitoa maakunta voi avustaa osana maakuntalain (/) 6 §:n 2 momentissa tarkoitettua saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä.

Avustusmäärärahan riittävyysarviointi tehdään maakunnissa valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkastellaan yksityisteiden valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen.

Valtionavustuksen myöntämisestä ja lakkauttamisesta päättää se maakunta, jonka toimialueella tie tai suurin osa siitä on.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtionavustusmäärärahan jaosta.

85 §

Liikenteen salliminen avustettavalla tiellä

Jos valtio, maakunta tai kunta tämän tai muun lain perusteella avustaa tiekuntaa tai tieosakkaita yhteisesti tien kunnossapidossa, tien käyttämistä muuhun kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan liikenteeseen ei saa kieltää tai tietä sulkea sinä ajanjaksona, jota avustus koskee. Sama koskee tietä, jonka kunnossapidosta kunta vastaa kustannuksellaan. Tien käytöstä 28 §:n nojalla suoritettavan maksun periminen voidaan kieltää tien kunnossapitoa koskevassa avustuspäätöksessä.

Jos muusta kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvasta liikenteestä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai rekisteriyksikön omistajalle tai liikenneturvallisuudelle, voidaan avustettavan tien käyttö kunnan suostumuksella muiden kuin tieosakkaiden hyväksi kieltää tai sitä rajoittaa taikka avustettava tie sulkea. Kunnan on pyydettävä ennen tällaisen suostumuksen antamista avustuksen myöntäneeltä maakunnalta lausunto.

Jos valtio, maakunta tai kunta tämän tai muun lain perusteella avustaa tiekuntaa tai tieosakkaita yhteisesti tien rakentamisessa taikka tie on tehty kokonaan tai osaksi kunnan varoilla, on kymmenen vuoden ajan viimeisen avustuserän nostamisesta tai kunnan tekemän tietyön päättymisestä lukien noudatettava, mitä edellä tässä pykälässä säädetään tien käyttämisestä muiden kuin tieosakkaiden hyväksi tapahtuvaan toimintaan tai liikenteeseen.

86 §

Kielto käyttää avustusta velan suoritukseen

Valtion, maakunnan tai kunnan varoista myönnettyä avustusta ei voida ulosmitata velan suoritukseksi.

87 §

Valtionavustuslain soveltaminen

Tässä luvussa tarkoitettuihin valtionavustuksiin sovelletaan lisäksi valtionavustuslakia (688/2001), jollei tässä tai muussa laissa toisin säädetä. Maakunnan myöntämiin avustuksiin sovelletaan kuitenkin vain, mitä valtionavustuslain 2 luvussa säädetään valtionavustuksen myöntämisen perusteista, 3 luvussa säädetään valtionavustuksen myöntämisestä ja maksamisesta, 4 luvussa valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta, 5 luvussa valtionavustuksen palauttamisesta ja takaisinperinnästä, 6 luvussa tietojen saannista ja tietojen luovuttamisesta sekä 33 §:ssä tiedoksiannosta.

88 §

Muutoksenhaku

Maakunnan jakamaa valtionavustusta koskevaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen. Toimivaltainen hallinto-oikeus on se, jonka tuomiopiirissä yksityistie sijaitsee.

Maakunta voi hakea muutosta 85 §:n 2 momentissa tarkoitettua kunnan suostumusta koskevaan päätökseen.

Tämän lain voimaantulosta säädetään erikseen lailla.

15.

Laki

maakuntauudistuksen liikennetehtävien täytäntöönpanoa koskevan lainsäädännön voimaantuloa

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Voimaantulevat säädökset

Seuraavat lait tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2021:

- 1) laki Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta (/);
- 2) laki Väylävirastosta annetun lain 2 § ja 6 §:n muuttamisesta (/);
- 3) laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta (/);
- 4) laki ilmailulain 76 ja 80 §:n muuttamisesta (/);
- 5) laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (/);
- 6) laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta (/);
- 7) laki merenkulun ympäristösuojelulain muuttamisesta (/);
- 8) laki merilain 12 luvun 3 §:n muuttamisesta (/);
- 9) laki ratalain muuttamisesta (/);
- 10) laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta (/);
- 11) laki sähköisen viestinnän palveluista annetun lain muuttamisesta (/);
- 12) laki tieliikennelain 184 §:n muuttamisesta (/);
- 13) laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 12 §:n muuttamisesta (/); ja
- 14) laki yksityisteistä annetun lain muuttamisesta (/).

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa säädettyjen maakuntalain (/) 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa ja 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettujen tehtävien sekä 1 momentin 15 kohdassa tarkoitettujen yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevien valtionavustustehtävien siirtämisestä. Tässä laissa säädetään lisäksi eräiden tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (574/2018) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Tehtävien siirtämiseen liittyvistä seikoista on lisäksi voimassa, mitä siitä erikseen säädetään.

2 luku

Henkilöstöä koskevat säännökset

3 §

Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema

Edellä 2 §:ssä tarkoitettujen valtiolta maakunnille siirtyvien tehtävien ja niihin liittyvien tuki- palvelutehtävien sekä näitä tehtäviä hoitavan henkilöstön siirto elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueilta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 a §:ssä tarkoitetusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksesta, jäljempänä *kehittämis- ja hallintokeskus*, maakuntaan sekä maakuntalain 119 §:ssä tarkoitettuun maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen katsotaan liikkeenluovutukseksi.

Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään.

Liikkeenluovutukseksi katsotaan myös 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien, tukitehtävien ja henkilöstön siirrot, jos tehtävää hoitavan henkilöstön tosiasiallisista tehtävistä vähintään puolet on 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tukitehtäviä. Vuoden 2020 loppuun mennessä erääntyneestä lomapalkkavelasta vastaa maakunta.

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 2022.

4 §

Lisäeläketurva

Maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 perustetun yhteisön on huolehdittava julkisten alojen eläkelain voimaantulon (82/2016) 8 §:n 2 momentissa tarkoitetun lisäeläkeosuuden tasoisen lisäeläkeosuuden säilymisestä henkilöillä, jotka siirtyvät niiden palvelukseen tämän lain nojalla tai maakuntauudistuksen johdosta valtion palveluksesta ja joiden palvelussuhde jatkuu yhteisössä yhdenjaksoisesti eläketapahtumaan saakka.

Maakuntauudistuksen johdosta valtiolta maakuntaan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 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 2021; ja

2) palvelussuhde jatkuu 1 kohdassa mainitussa pykälässä edellytetyllä tavalla yhdenjaksoisena Kevan jäsenyhteisön palveluksessa 1 päivästä tammikuuta 2021.

5 §

Väylävirastoon siirtyvän henkilöstön asema

Tämän lain mukaan Väylävirastolle siirtyviä tehtäviä hoitavan henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 a–5 c §:ssä.

6 §

Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön asema

Henkilöstön asemasta säädetään valtion virkamieslain (750/1994) 5 e ja 5 f §:ssä sekä työso-
pimuslaissa (55/2001).

3 luku

Tehtäviä ja toimivaltaa koskevat säännökset

7 §

Maakunnan tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 tai 15 kohdassa tai 2 momentin 1 kohdassa tarkoitettu
maakunnan tehtäväalan mukainen tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino- liikenne-
ja ympäristökeskuksen, kehittämis- ja hallintokeskuksen, lääninhallituksen tai maakunnan liiton
hoidettavaksi, siirtyy toimivaltaiselle maakunnalle 1 päivänä tammikuuta 2021 tämän lain mu-
kaisesti.

8 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymä- säännökset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueella, kehittämis- ja hallinto-
keskuksessa sekä maakunnan liitossa tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat
asiat, tehdyt sopimukset ja sitoumukset sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät
1 päivänä tammikuuta 2021 maakunnalle.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa yksityistielain (560/2018) 13 §:n 2 momen-
tissa, 23 §:ssä sekä 61 §:n 4 momentissa tarkoitettujen vireillä olevien asioiden käsittely siirtyy
1 päivänä tammikuuta 2021 Valtion lupa- ja valvontavirastolle ja niihin sovelletaan yksityistie-
lakia.

4 luku

Omaisuusjärjestelyt

9 §

Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle

Maakunnalle siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2021 tässä laissa tarkoitettuja maakunnan tehtä-
viä koskevaan toimintaan liittyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuu-
alueiden irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet, im-
materiaaliset oikeudet sekä luvat. Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökes-
kuksen liikennevastuualueelta 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.

Valtio siirtää maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden
sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät
sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2021. Jos sopimusta ei ole mahdollista siirtää tai jakaa, val-
tion ja maakunnan on sovittava sopimukseen liittyvän vastuun jakautumisesta.

Maakunta voi käyttää Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtion tieto- ja viestintätekniikka-keskuksen ja Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten ja kehittämis- ja hallintokeskuksen toteuttamia hankintasopimuksia sekä Hansel Oy:n kilpailuttamia puitejärjestelyjä ja hankintasopimuksia 31 päivään joulukuuta 2024.

10 §

Selvitys valtiolta siirtyvästä omaisuudesta ja sopimuksista

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueiden on tehtävä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys 9 §:ssä tarkoitetuista irtaimistosta, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevista oikeuksista, immateriaalisista oikeuksista sekä luvista. Selvitys on tehtävä viimeistään 29 päivänä helmikuuta 2020. Tiedot voi vastaanottaa myös maakunta-uudistuksen täytäntöönpanosta sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon jälkeen annetun lain 23 §:ssä tarkoitettu palvelukeskus.

Maakunta tai maakunnan toimeksiannosta 1 momentissa tarkoitettu palvelukeskus voi pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Jos maakunta katsoo, että 1 momentissa tarkoitettujen selvitysten mukaan maakunnan hallintaan siirtyvät toimitilat, muu omaisuus, oikeudet, luvat ja sopimukset eivät turvaa valtiolta maakunnalle siirtyvien tehtävien järjestämistä alueella, maakunnan on neuvoteltava valtion kanssa.

Valtion on täydennettävä 1 momentissa tarkoitettua selvitystä viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2020, jos toimitiloissa, siirtyvässä irtaimessa omaisuudessa tai sen omistusta, hallintaa tai käyttöä koskevissa oikeuksissa, immateriaalisissa oikeuksissa taikka luvissa on tapahtunut olennaisia muutoksia selvityksen antamisen jälkeen ja maakunta katsoo selvityksen täydentämisen tarpeelliseksi.

11 §

Maakunnan päätös

Maakuntavaltuusto käsittelee edellä 10 §:ssä tarkoitettujen selvitysten ja päättää sen perusteella 9 §:ssä säädetyistä sopimuksista ja irtaimen omaisuuden, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevien oikeuksien, immateriaalisten oikeuksien sekä lupien siirtymisestä maakunnalle ja maakunnan vastuulle.

12 §

Toimitilojen käyttöoikeus muutoksenhaun aikana

Maakunnan 11 §:ssä tarkoitettu päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, jollei hallintotuomioistuimien joiltain osin kiellä täytäntöönpanoa. Valtion puhevaltaa muutoksenhaussa käyttää liikenne- ja viestintäministeriö.

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 ennen kuin hallinto-oikeuden päätös asiassa on lainvoimainen.

13 §

Valtion takaus

Valtioneuvosto voi päättää määräämillään ehdoilla vastavakuutta vaatimatta omavelkaisen valtioneuvoston myöntämistä 9 §:ssä tarkoitettua selvityksessä esitettyjen sitoumusten sekä niihin liittyvien koron- ja valuutanvaihtosopimusten sekä muiden vastaavien suojausjärjestelyjen ja sopimuksissa sovittujen korkojen ja muiden ehtojen täyttämisen vakuudeksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettua velan tai muun sitoumuksen täyttämisen turvaamiseksi on asetettu vakuus, valtioneuvosto myöntää 1 momentista poiketen täytetäkään tähän asetettuun vakuuteen nähden.

Tässä pykälässä tarkoitettuja takauksia voi olla voimassa enintään eduskunnan valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä myöntämisen valtuuden mukainen määrä.

14 §

Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille

Maakunnan on viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2020 lähetettävä kirjallinen ilmoitus maakunnan vastuulle siirtyvien vastuiden ja sopimusten sopimusosapuolille, josta käy ilmi, siirtykö vastuu tai sopimus maakunnalta edelleen maakuntalain 119 §:ssä tarkoitettulle palvelukeskukselle.

15 §

Maakunnan sopimusten siirto palvelukeskukselle

Maakunnan on siirrettävä toimitilojen vuokrasopimukset toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle.

Maakunnan on siirrettävä omistukseensa tulleet tietotekniikka- ja tietotekniikkapalveluita koskevat sopimukset ja näiden sopimusten mukaisten tietojärjestelmien käyttöön oikeuttavat ohjelmistolisenssit ja vastaavat oikeudet sekä käyttöomaisuutta maakuntalain 119 §:ssä tarkoitettulle tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskukselle siltä osin kuin ne ovat välttämättömiä maakuntalain 119 §:n 2 momentin nojalla säädettävien palvelukeskuksen vastattavaksi kuuluvien palveluiden tuottamiseksi palvelukeskuksessa. Tässä momentissa tarkoitettujen sopimusten, oikeuksien ja omaisuuden siirrosta maakunta ja tieto- ja viestintäteknisten palveluiden palvelukeskus voivat sopia myös toisin.

Maakunnan on päätettävä sopimusten siirrosta niin, että sopimukset siirtyvät 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen palvelukeskusten hallintaan 1 päivästä tammikuuta 2021.

16 §

Omaisuuksien saanto

Edellä 9 §:ssä tarkoitettu irtain omaisuus siirtyy maakunnalle tämän lain nojalla. Edellä 10 §:ssä tarkoitettu selvitys sekä 11 ja 15 §:ssä tarkoitettu päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa.

17 §

Omaisuuksien järjestelyjä koskevat kirjaukset maakunnan kirjanpidossa

Maakunnassa omaisuuden ja velkojen siirto kirjataan asianomaisiin omaisuus- ja velkaeriin sekä erillisessä kirjanpidossa. Edellä 15 §:ssä tarkoitettu omaisuuden ja velkojen siirto valtakunnallisille

maakuntalain 119 §:ssä tarkoitetuille palvelukeskuksille kirjataan maakunnan omaisuus- ja velkaerien vähennykseksi sekä pysyvien vastaavien osakkeisiin.

5 luku

Väylävirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

18 §

Väyläviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset

Edellä 1 §:n 1 momentissa mainituissa laeissa tarkoitettuun Väyläviraston tehtävälleen kuuluvaksi säädetty tehtävä, joka on muualla laissa säädetty elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kehittämis- ja hallintokeskuksen hoidettavaksi, siirtyy Väylävirastolle 1 päivänä tammikuuta 2021 tämän lain mukaisesti.

19 §

Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa liikennevastuualueilla ja kehittämis- ja hallintokeskuksessa Väylävirastolle tämän lain mukaan siirtyvillä toimialoilla vireillä olevat asiat sekä omaisuus, immateriaaliset oikeudet, tehdyt sopimukset ja sitoumukset ja niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät 1 päivänä tammikuuta 2021 Väylävirastolle.

6 luku

Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

20 §

Siirtyvät tehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät siirretään Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (574/2018) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle 1 päivänä tammikuuta 2021.

21 §

Luovutusvaltuus

Valtioneuvosto oikeutetaan luovuttamaan tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa oleva omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

22 §

Luovutuksen ehdot

Valtioneuvosto määrää luovutettavan omaisuuden ja sen arvon sekä ehdot, joilla luovutus tapahtuu. Valtioneuvosto määrää myös muista omaisuuden luovuttamiseen ja osakeyhtiön muodostamiseen liittyvistä järjestelyistä.

Valtioneuvosto määrää, mikä osa omaisuudesta luovutetaan osakeyhtiöön osakkeita vastaan.

Valtion laina yhtiölle voi olla vakuudeton siihen pääomamäärään saakka, joka vastaa valtion lainaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen toimintojen omaisuudesta luovutusajankohtana.

23 §

Verotus

Vastaanottavan yhtiön verotuksessa katsotaan yhtiöittämisen yhteydessä siirrettävän käyttöomaisuuden ja muun omaisuuden verotuksessa vähentämättä olevaksi hankintamenoksi ja pitkävaikutteisten menojen verotuksessa vähentämättä olevaksi määräksi varojen siirtoa edeltävältä viimeksi päättyneeltä tilikaudelta laaditun tilinpäätöksen mukainen omaisuuden ja pitkävaikutteisten menojen kirjanpitoarvo.

Osakeyhtiö ei ole velvollinen suorittamaan varainsiirtoveroa kiinteistön tai arvopaperin luovutuksesta 20 §:ssä tarkoitetusta 1 momentin mukaisesti toteutettavasta luovutuksesta perustettavan osakeyhtiön osakkeita vastaan.

24 §

Vastuu sitoumuksista

Yhtiö vastaa laina-, takaus-, hankinta- ja toimitussopimuksista sekä muista sitoumuksista, joihin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä on toimintansa aikana sitoutuneet ja jotka koskevat osakeyhtiölle luovutettua omaisuutta ja liiketoimintaa.

Valtion toissijainen vastuu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävissä ottamista lainoista ja sitoumuksista jää voimaan.

25 §

Toiminnan jatkuvuus hallintoasioissa

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osakeyhtiölle luovutettuun omaisuuteen ja liiketoimintaan kohdistuvat oikeutta, etua tai velvollisuutta koskevat hallinto- ja hallintolainkäyttöpäätökset ovat voimassa siten, että ne kohdistuvat luovutettavaa omaisuutta ja liiketoimintaa koskevilta osin perustettavaan osakeyhtiöön ilman eri päätöstä.

Vireillä olevissa hallintoasioissa osakeyhtiö tulee hallinto- ja hallintolainkäyttömenettelyssä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sijaan ilman eri päätöstä.

7 luku

Erinäiset säännökset

26 §

Väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen

Maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaantulosta annetun lain (/) 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaantulavaan lainsäädäntöön.

Mitä 1 momentissa mainitun lain 9 §:ssä säädetään väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeudesta, koskee myös Väyläviraston ja kehittämis- ja hallintokeskuksen hallussa olevia tietoja.

27 §

Muutoksenhakua koskevat siirtymäsäännökset

Päätökseen, joka on tehty ennen 1 §:ssä mainittujen lakien voimaantuloa, haetaan muutosta kyseisten lakien voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisesti.

Edellä 1 §:ssä mainittujen lakien voimaan tullessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden käsittelyyn muutoksenhaussa sovelletaan kyseisten lakien voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos tuomioistuin kumoaa päätöksen, joka on tehty ennen 1 §:ssä mainittujen lakien voimaantuloa, ja palauttaa asian kokonaisuudessaan uudelleen käsiteltäväksi, asia käsitellään ja ratkaistaan tällä lailla voimaantulavien säännösten mukaisesti.

28 §

Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu

Maakuntien on toimitettava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 f §:ssä tarkoitettu tienpitoaluetta koskeva yhteistyösopimus tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 29 päivänä helmikuuta 2020. Tienpitoalueista sopimiseen sovelletaan muilta osin, mitä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 1 b luvussa säädetään.

29 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä päivänä kuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner