

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

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

1 luku Yleiset säännökset

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

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

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

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi *2 momentiksi* ja siihen lisättäisiin maininta maanteiden palvelutasosta, josta säädettäisiin uudessa 13 a §:ssä. Toiseksi momenttia ehdotetaan täydennettäväksi mainitsemalla tienpidon järjestämiseen liittyvä työnjako, millä tarkoitetaan tienpitäjän ja maakuntien välistä työnjakoa tienpidossa. Momenttia täydennettäisiin myös lisäämällä maininta tienpidon järjestämiseen liittyvistä sopimuksista, ohjauksesta ja muista järjestelyistä. Näistä asioista säädettäisiin muun muassa tässä esityksessä ehdotettavassa uudessa 1 b luvussa. Momenttia muutettaisiin lisäksi niin, että laissa säädettäisiin valtiolle, maakunnille ja muille viranomaisille kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista, ei ainoastaan tienpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista.

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

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

Pykälän 1 kohdassa määriteltävä liikennejärjestelmä kattaa ensinnäkin kaikki liikennemuodot, joita ovat tieliikenne, raideliikenne, vesiliikenne ja ilmaliikenne. Liikennejärjestelmäsunnittelu kattaa osana liikennemuotoja pyöräilyn, kävelyn, saaristoliikenteen, julkisen henkilöliikenteen ja kansainväliset liikenneyhteydet. Liikennejärjestelmä muodostuu henkilö- ja tavaraliikenteestä sekä niitä palvelevista liikenneverkoista, -tiedosta ja -palveluista, liikennevälineistä sekä liikennettä ohjaavista järjestelmistä. Liikennettä palvelevat liikenneverkot eli liikenneinfrastruktuuri, johon sisältyvät liikenneväylät kuten tiet, rautatiet ja vesiväylät sekä liikenteen solmupisteet kuten terminaalit, satamat ja lentoasemat. Liikenneverkkoihin sisältyvät myös rajanylityspaikat, kansainväliset merialueet ja ilmatila sekä muut kansainvälisiä yhteyksiä palvelevat väylät ja solmupisteet. Liikennejärjestelmän määritelmään sisällytettäisiin myös liikennettä palvelevat viestintäyhteydet, joilla on nykyisin ja jatkossa yhä kiinteämpi yhteys liikennejärjestelmän kokonaisuuden muodostumiseen ja esimerkiksi niiden päälle rakentuviin palveluihin.

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

Määritelmään sisällytettävillä palveluilla tarkoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) tarkoittamia palveluja. Liikennepalveluita ovat joukkoliikenteen ja muut henkilöliikenteen palvelut sekä tavarakuljetuspalvelut. Laki liikenteen palveluista mahdollistaa lisäksi aivan uudenlaisten liikenteen palveluiden kehittymisen sekä uusien liiketoimintakonseptien ja palvelumallien ja syntymisen. Liikennepalvelut voivat olla julkista, markkinaehtoista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelua tai palveluyhdistelmää, jota tarjotaan yritysten, julkisten toimijoiden tai yksityiseen käyttöön.

Liikennettä ohjaaviin järjestelmiin sisältyy esimerkiksi ohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmiä sekä ilmatilanhallinnan järjestelmiä.

Tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa. Tienpito on voimassa olevassa laissa määritelty 9 §:ssä. Maanteillä liikenteen hallintaan liittyvää liikenteen ohjauspalvelua on nykyisin tuotettu Liikenneviraston tieliikennekeskuksissa, joiden toiminta on erillistä muusta tienpidosta. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt 13. kesäkuuta 2017 Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut hallituksen esitysluonnoksen Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esitysluonnos on lausuntokierroksella 7 päivä helmikuuta 2017 asti. Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Jatkossa tienpidossa tarpeelliset liikenteenohjauspalvelut ostettaisiin perustetavalta liikenteenohjausyhtiöltä, ja taso määräytyisi Liikenneviraston ja yhtiön välisessä sopimuksessa. Siinä olisi huomioitava jäljempänä säädettävät vaatimukset maanteille ja niiden palvelutasolle. Liikenneviraston olisi huolehdittava maakuntien esittämien maakunnallisten ja alueellisten tarpeiden huomioimisesta tässä sopimuksessa.

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

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

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

Lakiin uutena terminä tuleva 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.

Tienpidon sopimuksella tarkoitettaisiin tienpitäjän eli Liikenneviraston ja maakuntien välillä tienpidon järjestämiseksi laadittavaa sopimusta. Tienpidon sopimuksesta säädettäisiin tarkemmin 15 m §:ssä. Tienpidon sopimus olisi jatkossa keskeinen instrumentti maanteiden pidosta kokonaisuudessa vastaavan Liikenneviraston ja tienpidon tehtäviä tienpitoalueittain hoitavien maakuntien suhteen sekä esimerkiksi tienpidon rahoituksen järjestämisen kannalta.

4 §. Maantiet ja niiden luokittelu. Pykälässä säädetään maantien yleisestä määritelmästä sekä maanteiden luokittelusta valtateihin ja kantateihin sekä seututeihin ja yhdysteihin. Pykälässä säädetään lisäksi valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Koska valtio ei enää yksin huolehtisi maanteiden tienpidosta, ehdotetaan 1 momenttiin sisältyvää maantien määrittelyä muutettavaksi niin, että maantie olisi valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Maantiet sisältyvät Liikenneviraston taseeseen. Vaikka valtio on jatkossakin tienpitäjänä vastuussa maanteistä, ei määritelmää maakuntauudistuksesta johtuen voida enää sitoa yksin siihen, että valtio huolehtii maanteiden ylläpitämisestä.

Pykälän 2 momentissa kuvataan valta-, kanta- ja seututeiden palvelutehtävä. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Momenttiin lisättäisiin asetuksenantovaltuus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö antaisi säännökset maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Säännös korvaisi nykyisen 3 momentin säännökset, joiden mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä, ja Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä Pykälän 3 momentin nykyinen sisältö korvattaisiin kuvauksella valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon palvelutarkoituksesta. Runko-verkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Lisäksi säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus määrittää, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voisi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle ja Liikennevirastolle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Nykyinen maanteiden luokittelu valta- ja kantateihin perustuu Liikenneministeriön 2 päivänä joulukuuta 1992 antamaan päätökseen valtateistä ja 21 päivänä kesäkuuta 1993 antamaan päätökseen kantateistä. Luokittelu ei kaikilta osin vastaa enää nykyistä toimintaympäristöä, ja siihen kohdistuu uudistustarpeita. Luokittelun uudistamista voitaisiin valmistella osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Aiemmin tehdyt luokittelupäätösten kaltaiset päätökset voivat lähtökohtaisesti olla kuitenkin vain hallinnon sisäisiä määräyksiä, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä kuten myös maanteiden muusta luokittelusta siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Maantielakiin sisältyvän luokittelun lisäksi maanteita koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa maanteista kuuluu myös asetuksen liitteessä I määriteltyyn ydin- tai kattavaan verkkoon.

Pykälän 4 momenttiin ei ehdoteta muutoksia.

6 §. Maantielautat. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että lautta-alus on alus, johon sovelletaan sitä, mitä säädetään ja määrätään ro-ro-matkustaja-aluksesta. Ro-ro-matkustaja-alus on määritelty laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) alukseksi, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on non-SOLAS-direktiivin (matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY) liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja. Lautta-alus on ro-ro-matkustaja-alus. Muutoksella selkeytettäisiin, mitä lautta-aluksella tarkoitetaan ja mitä sääntöjä siihen sovelletaan. Tilanne vastaisi paremmin nykyistä tilannetta, eikä lisäys aiheuttaisi mitään lisävaatimuksia olemassa oleville aluksille rakenteen tai varustuksen osalta.

Pykälän 2 momentista ehdotetaan poistettavaksi toinen lause. Lause ei ole enää tarpeen. Lautta-aluksiin, jotka ovat ro-ro-matkustaja-aluksia, sovelletaan tosin edelleen merilain (674/1994) säännöksiä, mutta lautta-aluksille ei aseteta enää teknisiä vaatimuksia merilain nojalla. Niille asetetaan nykyisin teknisiä vaatimuksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annettussa laissa ja sen nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä ja miehitysvaatimuksia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annettussa laissa (1687/2009) ja sen nojalla aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyyydestä annettussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013).

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

muustilanteessa se, että lossin kuljettaja kykenee kommunikoimaan matkustajien kanssa ymmärrettävällä kielellä, on tärkeää varsinkin sen vuoksi, että lossissa voi olla huomattava määrä ihmisiä.

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

Pykälän 3 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi täydennettäisiin toista lausetta niin, että tienpitäjä voisi päättää, että lauttaa liikennöidään aikataulun mukaan liikenteellisten syiden lisäksi maakunnan, muun viranomaisen tai muun toimijan, kuten esimerkiksi sellaisten elinkeinoelämän tahojen, joiden toimintaan asia vaikuttaa, perustellun hakemuksen perusteella. Pykälän 4 momenttia ei esitetä muutettavaksi.

8 §. Maantiehen kuuluvat palvelualueet. Pykälän otsikko muutettaisiin muotoon maantiehen kuuluvat palvelualueet. Tällä olisi tarkoitus selkeyttää sitä, ettei pykälän säännös koske kaikkia maanteiden käyttäjille tarjottavia kaupallisia palveluita ja niihin liittyviä alueita, vaan ainoastaan tiealueeseen kuuluvia tienpitäjän omistukseen lunastettuja alueita, ja niiden käyttöä. Pykälän 1 ja 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Pykälän 2 momentin mukaisia tienpitäjälle kuuluvia tehtäviä täsmennettäisiin siten, että momenttiin lisättäisiin tienpitäjän tehtäviin kuuluva tiedon tuottamista koskeva vaatimus.

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

10 §. Tienpitäjä ja tienpitäjän kustannukset. Pykälässä säädetään tienpitäjistä ja tienpidon kustannuksista. Selkeyden vuoksi esitetään 1 momenttiin sisältyvää tienpitäjän määrittelyä muutettavaksi niin, että valtion sijaan tienpitäjä olisi valtion liikenneväylistä vastaava Liikennevirasto. Ratkaisu on yhtenäinen ratalain kanssa, jossa Liikennevirasto on nimetty radanpitäjäksi. Valtio vastaisi edelleen tienpidon kustannuksista. Pykälän 2 ja 3 momentteja ei esitetä muutettavaksi. Pykälän 2 ja 3 momentissa tarkoitetuissa sopimusneuvotteluissa edustautumisesta voitaisiin sopia tienpitäjän toimivan Liikenneviraston ja tienpitoalueen maakuntien kesken tarkoituksenmukaisten järjestelyiden löytämiseksi.

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

Tienpitäjä eli Liikennevirasto vastaisi 1 momentin mukaan jatkossa valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Valtakunnallisilla tehtävillä tarkoitetaan Liikennevirastossa nykyisin hoidettavia tienpidon tehtäviä sekä pääasiassa nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitettyjä tehtäviä, joilla on valtakunnallista merkitystä. Myös eräitä nykyisin 9 ELY-keskuksessa hoidettuja tienpidon lupatehtäviä ehdotetaan siirrettäväksi tienpitäjän vastuulle. Valtion väyläomaisuuden hallintaan liittyviä tehtäviä ovat

esimerkiksi maanhankintaan sekä maantie- ja ratakiinteistöjen hallintaan liittyvät tehtävät. Tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyvät valtakunnalliset tehtävät on eritelty tarkemmin yleisperusteluissa osiossa 3.3. Keskeiset ehdotukset (s. 24).

Liikenneviraston tehtäviin tienpitäjänä sisältyisi jatkossa lisäksi maakuntien ohjaaminen niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoidossa sekä tienpidon järjestämisestä sopiminen tienpitoalueen maakuntien kanssa. Sopimusmenettelystä säädetäisiin tarkemmin 1 b luvussa. Tienpitäjä voisi ohjata maakuntia tienpidon sopimusmenettelyn lisäksi niin sanotun informaatio-ohjauksen keinoin. Tällainen ohjaus ei olisi juridisesti sitovaa, mutta sillä voitaisiin tukea maakuntia niiden tehtävien hoitamisessa sekä edistää yhtenäisten toimintatapojen kehittymistä ja käyttöä. Informaatio-ohjauksella tarkoitettaisiin muun muassa vertais- ja arviointitietoa, suosituksia ja suositusluonteisia ohjeita ja oppaita, tiedotteita, verkostoyhteistyötä ja vuorovaikutusta, toiminta- ja palvelumalleja, parhaita käytäntöjä, strategioita ja kehittämisohjelmia, koulutuksen, neuvottelupäivien ja muiden tilaisuuksien järjestämistä sekä tutkimus- ja kehittämishankkeita.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnat vastaisivat alueensa tienpidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaisi kuitenkin merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylimaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia, esimerkiksi E18:lla tai TEN-T ydinverkolla vt 4:lla tehtävät tiehankkeet. Tienpitäjän olisi tarkoituksenmukaista vastata tällaisten hankkeiden toteutuksesta, koska niihin voi liittyä hankkeen kokoon, resurssien tehokkaaseen käyttöön tai erityisosaamiseen liittyviä erityisiä tarpeita. Myös sellaisten hankkeiden, joissa on mukana useita osapuolia sopimuksen perusteella tai joissa on kyse pitkäaikaisista sopimusjärjestelyistä, kuten esimerkiksi tunneleihin liittyvissä kansihankkeissa, toteutus voi usein olla tarkoituksenmukaista tehdä tienpitäjän toimesta. Se, milloin olisi kyse merkittävästä tiehankkeesta ja milloin tienpitäjä toimisi hankkeen toteuttajana, ratkaistaisiin yhdessä maakuntien ja tienpitäjän kesken tienpidon sopimuksen laatimisen yhteydessä.

Jokainen maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa sekä tienpidon sopimusta koskevasta päätöksenteosta. Tienpitoalueilla toiminnan järjestämistä koskevat merkittävät linjaukset tehtäisiin tienpitoalueeseen kuuluvien maakuntien välisessä yhteistyösopimuksessa, jonka hyväksymisestä kukin maakunta päättäisi.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi sisällöltään muuttumattomana.

12 §. Lauttamaksut. Nykytilaa ei ole tarkoitus muuttaa. Tällä hetkellä ei ole voimassa olevaa asetusta lautta-alusten maksuista.

13 §. Maanteiden tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälässä yhdistettäisiin nykyisen 13 §:n maantien rakentamista koskevat säännökset sekä 3 §:n säännökset maantien kehittämisestä ja kunnossapidosta. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä, ja tehtäisiin vaatimukseen eräitä täydennyksiä. Tienpidolla tarkoitetaan 3 §:n 2 kohdan mukaisesti maantien suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa sekä näihin tehtäviin liittyvän tiedon tuottamista ja ylläpitoa.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin maantieverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös maanteihin tehtäviä investointeja. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen

liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikenne-järjestelmäsuunnitelmasta säädettäisiin jäljempänä 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 3 §:n 1 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi lisäksi kehittää, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että maantieverkkoa ja yksittäisiä maanteita tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Esimerkiksi uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin ja sähköautojen latauspisteverkoston kehittämisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantieverkon kehittämisessä huomioitavia asioita, joilla vaikutetaan myös päästöjen vähentämiseen. Maantieverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä. Maantieverkon laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat myös toimintojen sijoittumiseen ja siten myös liikenteen kysyntään ja liikennesuoritteeseen.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan maanteiden tienpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Tieliikenteen automaatio edistyy nopeasti, ja siihen on varauduttava myös maantieverkon kehittämisessä ja muussa tienpidossa. Automaattiajamisen vaatimukset teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinnot ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Liikennettä, teitä ja niihin liittyviä palveluita koskevan tiedon välittämisessä myös nopeat ja toimintavarmat tietoliikenneyhteydet ovat keskeisessä asemassa. Käytännössä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksien ja liikenteen automaation edistäminen voi maantien suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa vaikuttaa esimerkiksi tie-alueen laajuuden määrittelyyn sekä tarpeeseen sijoittaa erilaisia varusteita tai laitteita tie-alueelle. Paisti tietoon ja digitaalisuuteen perustuvien palveluiden lisäksi myös esimerkiksi ammattiliikenteen levähdyspaikkojen tarve on maanteiden kehittämisessä ja tienpidossa huomioitava liikenteen palvelu.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin maanteiden tienpitoa toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat tienpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien tienpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa. Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momenttiin sisältyvä maantieverkkoa koskeva perustavaa laatua oleva vaatimus, että maanteiden tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa koh-

tuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Maininnalla uusista kulkutavoista olisi eri kulkumuotojen eli myös jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen tarpeet tulisivat selkeämmin esiin. Kuluttavan valinta ja siihen vaikuttaminen on yksi tärkeimmistä keinoista vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Maanteillä esimerkiksi pysäkkien sijoittelulla, niiden varustelulla ja liityntäpysäköinti-paikoilla voidaan edistää hyvien liikkumisen palveluiden syntymistä kestäviä kulkutapoja hyödyntäen sekä houkutellessa ihmisiä liikkumaan joukkoliikenteellä ja lyhyemmällä matkoilla pyöräillen.

Momentin 2 kohtaan siirrettäisiin nykyisin 3 §:n 2 momentin toiseen virkkeeseen sisältyvä säännös siitä, että maantieverkon ja liikenteen ympäristölle aiheuttamien haittojen tulee jäädä mahdollisimman vähäisiksi, ja että luonnonvaroja on käytettävä säästeliäästi.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin nykyisin rakentamista koskevan 13 §:n 2 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan kenellekään ei saa tuottaa enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Jatkossa edellytettäisiin kuitenkin, ettei tienpidosta saisi aiheutua enempää haittaa kuin on välttämätöntä, ei siis enää enempää haittaa kuin on tarpeen.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin, että maanteiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huomioimisesta säädetään nykyisin 13 §:n 2 momentissa.

Momentin 5 kohdan mukaan maanteitä ja tienpitoa koskevien tietojen tulisi olla ajantasaiset ja käytettävissä. Momentin 5 kohdassa tiedoilla tarkoitetaan muun muassa väylä-tietoja, varusteita ja laitteita koskevia tietoja sekä tiestön kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa koskevia tietoja.

Momentin 6 kohdan mukaan maanteiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin olisi oltava yhteentoimivia muun liikenneverkon ja siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Maanteihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi maanteihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa maanteihin liittyvää tietoa käsitellään. Maanteihin liittyvä digitaalinen infrastruktuuri voisi muun muassa mahdollistaa liikenteen ohjaukseen liittyvän tiedon välittämisen ajoneuvoille taikka digitaalisten liikenteenohjauslaitteiden toiminnan. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin sitä, että maanteiden käyttäjät, kuten esimerkiksi maanteillä kulkevat ajoneuvot, pystyisivät saumattomasti kulkemaan maanteillä ja tarpeen mukaan muulla liikenneverkolla. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa maanteiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella. Esimerkiksi automaatioon liittyvää infraa (digitaalista tai fyysistä) koskien voitaisiin antaa yhteentoimivuutta koskevia tarkempia määräyksiä.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 13 §:n 1 momentti sekä 13 §:n 2 momentin viimeinen lause, jotka asettavan edellytykset maantien parantamiselle ja uuden maantien rakentamiselle. Parantamisella tarkoitetaan vähäistä merkittävämpiä hankkeita.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuus antaa tienpitoon liittyviä määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteillä. Määräysten tarkoituksena olisi varmistaa 2 momentin vaatimusten turvaaminen sekä liikenneturvallisuuden, väyläomaisuuden hallinnan ja tienpidon kustannustehokkuuden varmistaminen sekä ympäristölle aiheutuvien haittojen vähentäminen valtakunnallisesti yhtenäisesti. Tien rakenne ja liikennetekniset

ratkaisut tarkoittavat esimerkiksi liittymiä ja niiden teknisiä ratkaisuja. Myös esimerkiksi liikenneturvallisuuden ja ympäristölle aiheutuvien haittojen hallintaa tehdään ennen kaikkea tien rakennetta ja teknisiä ratkaisuja koskevien ratkaisujen kautta.

13 a §. Maanteiden palvelutaso. Uudessa 13 a §:ssä säädettäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. Palvelutasomäärittelyn tavoitteena on edistää kansalaisten ja elinkeinoelämän matkojen ja kuljetusten toimivuutta, liikenneturvallisuutta sekä yhdenvertaista palvelutasoa maan eri osissa. Tarkoituksena olisi, että asiakkaat eli kansalaiset ja elinkeinoelämä sekä alueelliset toimijat kuten kunnat ja maakunnat voisivat odottaa verkon palvelutasolta tiettyjen kriteerien täyttymistä sen perusteella, millainen verkon osa on kulloinkin kysymyksessä. Asiakkaiden ja alueiden olisi myös tärkeää pystyä ennakoimaan, millaista palvelutasoa verkon osalla voi odottaa tarjottavan tulevaisuudessa.

Pykälän tavoitteena olisi varmistaa, että maanteillä tarjottava palvelutaso olisi liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla verkon osilla valtakunnallisesti yhtenäistä ja tasapuolista sekä vallitsevien asiakastarpeiden mukaista, kun sitä tarkastellaan erityisesti käyttäjien ja liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuuden näkökulmasta. Palvelutason määrittely perustuisi maantien liikenteelliseen tärkeyteen, ja sitä käytetään kaikessa tieverkkoon liittyvässä suunnittelussa ja toiminnassa. Pykälän mukaisella palvelutasolla on vaikutusta erityisesti maanteiden kehittämis- ja parantamistarpeisiin, ja siinä toisaalta tarkennettaisiin 13 §:n yleisiä vaatimuksia maanteiden kehittämisen, rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Tavoitteena on pyrkiä palvelutasoon, joka tukee yritysten ja alueiden kilpailukykyä, edistää arjen toimivuutta ja liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta. Palvelutason toteutumiseen vaikuttaa käytettävissä oleva rahoitustaso. Palvelutason täsmällisempään määräytymiseen vaikutettaisiin myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa tehtävillä linjauksilla sekä tämän pykälän viimeiseen momenttiin ehdotettavan asetuksenantovaltuuden nojalla annettavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Tienpitäjän velvollisuutena olisi 1 momentin mukaan huolehtia 13 §:n yleisten vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta riittävän palvelutason ylläpitämisestä. Edellä 13 §:n 1 momentissa esitetyt vaatimukset voivat erityyppisillä maanteillä merkitä käytännössä eri toimenpiteitä. Tavoitteena on muun muassa varmistaa, että liikenneympäristö tulevaisuudessa tukisi liikenteen digitalisoitumista ja automaatiota ja uusien palvelujen kehitystä. Esimerkiksi digitalisaation ja tiedon hyödyntämismahdollisuudet sekä liikenteen automaation mahdollistaminen eri verkon osilla olisi ainakin lähivuosina kuitenkin eritasoista. Myös liikenneturvallisuuden turvaamisen edellyttämät toimet vaihtelevat eri tietyyypeillä sekä liikennemäärän mukaan.

Pykälän 1 momentissa palvelutason keskeisinä tekijöinä mainittaisiin matka-aika, liikenneturvallisuus, matka-ajan ennakoitavuus, ja kuljetusten kustannustehokkuus. Kustannustehokkuudella matkojen ja kuljetusten palvelutasotekijänä tarkoitetaan liikkumisen ja kuljetusten kustannustehokkuutta, mihin liittyy esimerkiksi siihen, onko maantieverkkoa mahdollista käyttää toimijan kannalta kustannustehokkailta ajoneuvoilla ja valitsemalla kustannustehokkaita reittejä. Matka-aikaan palvelutasotekijänä vaikuttavat nopeusrajoitukset ja niiden yhtenäisyys sekä toisaalta liittymät ja muut matkantekoa keskeyttävät ja hidastavat tekijät. Myös esimerkiksi erilaisilla liittymätyypeillä on erilainen vaikutus matka-aikoihin ja siis maanteillä tarkoitettavaan palvelutasoon. Liittymillä ja muilla keskeytyksillä tai matkaa hidastavilla tekijöillä on vaikutusta toisaalta myös kustannustehokkuuteen, liikenneturvallisuuteen ja ympäristölle aiheutuviin vaikutuksiin, kun ajoneuvojen, erityisten raskaiden kuljetusajoneuvojen, on tehtävä jarrutuksia ja kiihdytyksiä. Luettelo palvelutasotekijöistä ei olisi tyhjentävä, vaan palvelutasotekijöinä voitai-

siin ottaa huomioon myös muita maanteiden käyttäjien ja eri liikenneympäristöjen kannalta keskeisiä tekijöitä, joita voitaisiin tämentää esimerkiksi 5 momentin mukaisesti annettavalla asetuksella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävien runkoteiden palvelutasosta. Valtakunnallisesti merkittävät runkotiet yhdistäisivät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja palvelevat erityisesti valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon yhteyksillä on merkittävä rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa. Valtakunnallisesti merkittävillä runkoteilla olisi oltava yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso. Runkoteiden liikenteellisen merkityksen ja niihin kohdistuvien asiakastarpeiden takia palvelutason olisi oltava korkeampi kuin muulla maantieverkolla. Tämä tarkoittaisi tasaista matkanopeutta ja hyvää matka-aikojen ennakoitavuutta. Käytännössä se tarkoittaisi jatkuvaa pääosin vähintään 80 km/h nopeusrajoitusta, turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein ja sellaisia liittymiä, että pääsuunnan liikenne on sujuvaa, ja liittymätiheys on rajoitettua. Runkoverkon on tuettava turvallista liikkumista, ja sen on tarjottava turvallinen työympäristö ammattikuljettajille ja niille, joiden elinkeinonharjoittamiseen liittyvät pitkämatkaiset kuljetukset. Runkoverkolla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakoitua ja uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä. Liikennetiedoista erityisesti häiriötiedot ja tietyötiedot ovat keskeisiä matka-ajan ennakoinnin näkökulmasta. Reaaliaikaisen ja ajantasaisen häiriötiedon saatavuuden varmistaminen edellyttää toimivaa yhteistyötä tienpitäjän kanssa aluetasolla. Jotta nopeustavoitteet voivat olla korkeita ja tasaisia, on verkon kunnossapidon tasoon, kuten esimerkiksi urasyvyyteen ja korkeaan päivittäiseen hoito-tasoon, kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta ne mahdollistavat asetetut palvelutasotavoitteet. Runkoverkon päällysteiden ja siltojen kunnon tulee vastata tavoitetta turvallisesta liikennejärjestelmästä. Kunnossapidon tasosta säädettäisiin jäljempänä 33 §:ssä tarkemmin. Lisäksi runkoverkon tulee mahdollistaa riittävät raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikat. Runkoverkolla on kiinnitettävä huomioita High Capacity Transport (HCT) ajoneuvoyhdistelmien ja muiden erikoisajoneuvojen reitteihin.

Pykälän 3 momentin muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla olisi oltava liikennemäärään, liikenneympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso, jotta se palvelisi verkon osalle tyypillistä seudullista liikennettä sekä myös pitkämatkaista liikennettä. Teiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät tällä maantieverkon osalla vaihtelevat, mikä olisi huomioitava palvelutason tarkemmassa määrittelyssä. Siten palvelutaso voisi vaihdella, mutta nykytilassa ja tulevaisuudessa olisi kuitenkin tärkeää turvata se, että nämä valta- ja kantatiet välittävät pitkämatkaista liikennettä sujuvasti ja turvallisesti. Valta- ja kantatiet yhdistävät maakuntakeskukset ja tärkeät aluekeskukset. Nopeusrajoitukset voisivat vaihdella hieman enemmän kuin runkoverkolla määräytyen paikallisten tarpeiden mukaan. Liittymätiheys voisi olla suurempi kuin runkoverkolla, ja liittymätyyppien valinnassa voitaisiin käyttää enemmän vaihtoehtoja. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateilla ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus tulisi varmistaa mahdollisimman kattavasti. Verkon laatusuhteeseen liittyen kunnossapidon tasossa tulisi huomioida verkolle kohdistuvat seudullisen liikenteen tarpeet.

Pykälän 4 momentin mukaisesti seutu- ja yhdysteillä olisi oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso. Maakunnilla olisi keskeinen rooli paikallisten tarpeiden tunnistamisessa sekä niiden yhteensovittamisessa tienpitoon. Liittymätyypeissä ja nopeusrajoituksissa voitaisiin tehdä vapaammin paikallisiin tarpeisiin perustuvia ratkaisuja kuin muulla tieverkolla. Nykyisen luokituksen mukaisten seutu- ja yhdysteiden liikenteellinen merkitys ja liikennemäärät vaihtelevat huomattavasti etenkin seututeilla. Näiden maanteiden kunnossapitotasossa ja liikenneturvallisuuden varmistamisessa huomioitaisiin eri teiden liikenteelliset erot.

Pykälän 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. Asetuksella voitaisiin antaa yksityiskohtaisemmat säännökset siitä, miten tässä pykälässä eri maantie-verkon osilta edellytettävä matkojen ja kuljetusten palvelutaso tulisi toteuttaa ja miten eri palvelutasotekijät olisi huomioitava.

1 a luku Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 a §. *Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja sen tavoitteet.* Pykälässä säädettäisiin liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehdään nykyisin valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla ja kunnissa. Eritasoisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla onkin jo kymmenien vuosien perinteet, vaikkei sitä olekaan aiemmin kirjattu lakiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuva ja yhteistyöhön perustuva prosessi, jossa tarkastellaan liikennejärjestelmän tilaa ja kehittämistarpeita kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen osalta. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua.

Pykälässä säädettäisiin, että liikennejärjestelmäsuunnittelua tulee tehdä yhteistyössä eri viranomaisten ja muiden toimijoiden välillä. Viranomaisilla tarkoitettaisiin valtion, maakuntien ja kuntien viranomaisia. Laaja-alaisesta yhteistyöstä on tärkeää huolehtia liikennejärjestelmän toimivuuden edistämiseksi ja suunnittelun tehostamiseksi.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää liikkumisen ja kuljetusten toimivuutta, turvallisuutta sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnittelussa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelujen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä nykyinen ja tuleva liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikenteen palvelut, liikenneturvallisuus, liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutukset sekä liikennejärjestelmän kehittämis- ja rahoitustarve. Liikkumisen palveluilla tarkoitetaan sekä julkisia, markkinaehtoisia, jakamistalouteen perustuvia että yksityisiä liikkumista ja kuljettamista hyödyttäviä ja tukevia palveluja. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tarkastellaan laajasti liikennejärjestelmän ja sen kehittämisen vaikutuksia mm. alueiden kehittämiseen, erilaisten asukkaiden ja yritysten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä erilaisiin muihin yhteiskuntapoliittisiin tavoitteisiin. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tuloksena syntyy näkemys liikennejärjestelmän ylläpito- ja kehittämistarpeista sekä niiden edellyttämien toimenpiteiden julkishallinnolle kohdistuvista rahoitustarpeista.

Toimintojen synnyttämällä liikennetarpeella tarkoitettaisiin muun muassa liikennemääriä ja -muotoja. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi huomioida erilaisten ryhmien liikkumistarpeet ja kulkutapavaihtoehdot yhdenvertaisuuslakia noudattaen. Tällä tarkoitetaan muun muassa esteettömyys- ja saavutettavuuskysymyksiä. Tavaroiden kuljetusmuodoilla tarkoitettaisiin muun muassa elinkeinoelämän kuljetusmuotovaihtoehtoja. Liikenteen ekologista kestävyyttä ja energiatehokkuutta edistettäisiin vastuullisuutta korostavilla ja ennalta ehkäiseviin toimintamalleihin perustuvalla pitkäjänteisellä ja poikkihallinnollisella liikennejärjestelmän kehittämisellä. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi myös huomioida kansainväliset sekä valtakunnalliset ympäristötavoitteet, kuten päästövähennystavoitteet ja kestävä kehitys. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen vaikuttavat liikenteen suorite ja eri kulkutapojen käyttömahdollisuudet. Muilla ympäristöhaitoilla tarkoitetaan muun muassa melua, päästöjä ilmaan ja veteen, liikenteen tilan tarvetta sekä vaikutuksia elinympäristön viihtyisyyteen.

Liikennejärjestelmän toimivuus ja turvallisuus vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutumiseen, matka-aikojen ennakoitavuuteen, matkojen ja kuljetusten kustannuksiin

sekä matkustusmukavuuteen. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämiskäsitteet mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden. Liikenteen turvallisuutta on mahdollista edistää vastuullisella, ennalta ehkäisevällä ja riskianalyysiin perustuvalla liikennejärjestelmän kehittämisellä.

Digitaalisuuden ja automaation kehittymisen ja lisääntymisen myötä syntyvät uudet liikkumisen palvelut tulisi mahdollistaa ja kyetä hyödyntämään liikennejärjestelmäsunnittelussa. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä pohjautuisikin uudelleen toimintatapaan, jossa tiedon ja digitalisaation hyödyntämiseen perustuvat käyttäjälähtöiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimisivat saumattomasti yhteen. Liikenteen palvelujen osalta liikennejärjestelmätyössä tulisi huomioida eri palvelutarjoajat, joiden tarjoamat palvelut muodostavat osia matkakettujen kokonaisuudesta. Tulevaisuuden liikennejärjestelmä muodostuisikin palveluiden, tiedon ja infrastruktuurin yhteentoimivasta kokonaisuudesta.

Vaativuudella liikenteen vuorovaikutuksesta muihin yhteiskunnallisesti merkittäviin kokonaisuuksiin, kuten maankäyttöön, asumiseen, palveluihin ja elinkeinotoimintaan, varmistettaisiin liikennejärjestelmäsunnittelun kytkeytyminen osaksi valtakunnallista, alueellista tai paikallista suunnittelukokonaisuutta. Tällä varmistettaisiin, että eri kokonaisuudet tukevat toisiaan ja että muiden kokonaisuuksien tarpeet huomioitaisiin liikennejärjestelmäsunnittelussa ja niitä pyritäisiin edistämään. Liikennejärjestelmäsunnittelulla tulisi olla vahva yhteys alueidenkäytön suunnitteluun. Alueidenkäytöllä ja erilaisten toimintojen sijoittumisella vaikutetaan liikenteen kysyntään ja ratkaistaan edellytyksiä eri liikkumis- ja kuljetusmuotojen käytölle. Liikennejärjestelmän kehittäminen toisaalta luo mahdollisuuksia erilaisille alueidenkäytön ratkaisuille. Alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisut kokonaisuutena vaikuttavat merkittävästi yhdyskuntien energia- ja taloudelliseen tehokkuuteen.

Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi huomioida kaikki liikennemuodot ja -verkot, kuten tie-, vesi- ja, rata- ja, lentoasema- ja satamaverkosto. Erityisen tärkeää olisi sovittaa yhteen eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuus huomioimalla kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet. Liikkumisen palveluilla puolestaan tarkoitettaisiin jo nykyisin olemassa olevia palveluita sekä tulevaisuudessa digitalisaation ja automaation myötä kehittyviä uusia palveluita. Liikennejärjestelmäsunnittelussa olisi tärkeää huomioida yksityiset ja markkinaehtoiset liikkumis- sekä liikenne- ja kuljetuspalvelut, vaikka ne sinänsä soveltuvat huonosti suunniteltavaksi osana liikennejärjestelmäsunnittelua. Yksityisillä ja markkinaehtoisilla palveluilla voi kuitenkin olla merkitystä esimerkiksi väyläinvestointeihin ja joukkoliikennepalvelujen toimenpiteiden oikea-aikaiseen ajoitukseen ja optimaaliseen mitoittamiseen. Palveluiden kehittämis- ja rahoitustarpeita katsottaisiin liikennejärjestelmäsunnittelussa julkisin varoin hankittavien palveluiden osalta. Liikennejärjestelmäsunnittelussa tulisi laatia vaikutustenarviointia tarpeellisilta osin ja lisäksi toimenpiteiden rahoitustarpeita tulisi arvioida. Liikennejärjestelmäsunnittelu kattaisi myös sitä varten tehdyt mahdolliset esiselvitykset, yhteysväliselvitykset ja muut erilaiset selvitykset, joiden pohjalta liikennejärjestelmäsunnitelma muodostetaan.

Liikennejärjestelmäsunnittelu sisältäisi kehittämistä, kunnossapitoa ja liikenteen palveluja koskevat suunnitelmat, tavoitteet ja vaatimukset.

15 b §. *Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsunnitelma.* Tällä lailla säädettäisiin liikennejärjestelmäsunnittelusta kahdella tasolla: valtakunnallisesti ja maakunnallisesti. Liikennejärjestelmäsunnittelua ei kuitenkaan tehtäisi hierarkkisesti eri suunnittelutasoilla, kuten maankäytön suunnittelua, vaan suunnittelu perustuisi enemmänkin eri tasojen väliseen vuorovaikutukseen ja toimijoiden väliseen jatkuvaan yhteistyöhön.

Tässä pykälässä säädettäisiin valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksymisestä päättäisi valtioneuvosto. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman merkityksen kannalta olisi perusteltua, että eduskunta voisi keskustella ja ottaa kantaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa käsiteltäviin kysymyksiin ennen valtioneuvoston päätöksentekoa. Pääministeri tai hänen määräyksestään liikenneasioista vastaava ministeri voisi antaa suunnitelmasta ilmoituksen eduskunnalle perustuslain 45 §:n 2 momentin mukaisesti, ja eduskunta voisi keskustella asiasta sen mukaan kuin eduskunnan työjärjestyksessä säädetään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaisi valtion ja maakuntien välisiä menettelyitä ja neuvotteluja sekä vaikuttaisi palvelutason määrittelyyn ja maakunnissa tehtävään suunnitteluun. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pyrittäisiin toteuttamaan lain tavoitteita sekä täytäntönnäpon edistämistä. Suunnitelmaan olisi sisällytettävä liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmassa olisi huomioitava 15 §:ssä säädettävien tavoitteiden mukaisesti nykyiset ja tulevat liikennetarpeet, tiedon ja digitalisaation hyödyntäminen, liikenne- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen edellytykset, liikenteen turvallisuus, ympäristövaikutukset sekä kustannus- ja energiatehokkuus. Arvioita, tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia voitaisiin tehdä myös esimerkiksi liikkumisenohjauksesta.

Suunnitelmaan olisi myös sisällytettävä liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelma 10–12 vuodeksi. Ohjelma koskisi julkisten toimijoiden, valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä sekä valtion liikennejärjestelmää koskevaa rahoitusta. Ohjelma tulisi tarkistaa tarvittaessa osana muuta liikennepoliittista strategia- ja suunnittelutyötä sekä tarvittaessa tilanteiden muuttuessa. Tarkistusten yhteydessä on varmistettava yhteensovitus julkisen talouden suunnitelman kanssa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältäisi niin kehittämistä kuin kunnossapitoa ja palveluita koskevia tavoitteita ja vaatimuksia. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun yhteydessä voitaisiin jatkossa myös valmistella tarpeellisia päivityksiä maanteiden valtakunnallisesti merkittävää runkoverkkoa koskevaan asetukseen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan voitaisiin sisällyttää linjauksia liikenneverkon ja -palveluiden palvelutasosta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida myös liikenne- ja rahoitusohjelmien erilaiset vaikutukset sekä vertailla toimenpiteiden vaikuttavuutta. Laissa viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005) säädetään viranomaisten velvollisuudesta selvittää suunnitelman tai ohjeen ympäristövaikutukset. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sen merkittävyyden ja laaja-alaisten vaikutusten vuoksi sisältää lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Suunnitelmaa valmisteltaessa on huomioitava myös Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset sekä muut kansainväliset velvoitteet, esimerkiksi niin sanotut TEN-T-asetus ja ITS-direktiivi (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista).

Muilla valtakunnallisilla suunnitelmissa tarkoitettaisiin muun muassa valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita (VAT), joista säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999), aluekehityspäätöksiä, joista tullaan säätämään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista), valtioneuvoston asetuksen mukaista julkisen talouden suunnitelmaa sekä keskipitkän aikavälin ilmastopoliittista

suunnitelmaa (KAISU), josta säädetään ilmastolaissa (609/2015). Valtakunnallinen liikennejärjestelmä suunnitelma tulisi sovittaa yhteen edellä mainittujen suunnitelmien kanssa kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisten ratkaisujen varmistamiseksi.

Kuten edellä on todettu, tällä lailla ei säädettäisi kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelua tekee Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä niin kuin laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) säädetään.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi kuitenkin tehtävä tarvittavassa määrin yhteistyössä kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävän liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa matka- ja kuljetusketjujen palvelutason takaamiseksi. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta tämä tarkoittaisi esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävien tie- tai ratahankkeiden tai joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttavien toimien suunnittelua yhdessä kaupunkiseutujen kanssa erityisesti silloin, kun ne kytkeytyvät merkittävästi kaupunkiseudun maankäyttöä, asuntotuotantoa tai palveluverkkoa koskevaan suunnitteluun. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä voisi olla myös perusteltua tarkastella valtion tavoitteita suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseksi, koska niiden toimivuus on valtakunnallisesti merkittävä kysymys.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi luonteeltaan strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisen periaatteista sekä valtakunnallisista tavoitteista ja näiden saavuttamiseksi tarpeellisista toimista. Suunnitelma ohjaisi muita viranomaisia ja hallinnonalan toimijoita ottamaan toiminnassaan huomioon suunnitelmassa esitetyt tavoitteet ja toimenpidehdotukset, vaikka suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus suunnitelman seurannasta.

15 c §. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälässä säädettäisiin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen sisällöstä. Jokaisen maakunnan tulisi laatia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita maakunnallisia tarpeellisia tavoitteita ja toimia liikkumisen ja liikennejärjestelmän toimivuuden, turvallisuuden ja kestävän 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 liikenneratkaisujen, 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. Alueellisiin oloihin vaikuttavia tekijöitä voisivat olla muun muassa liikennemääriin, elinkeinotoimintaan ja -rakenteeseen, etäisyyksiin, liikennemuotoihin tai muihin alueellisiin tekijöihin liittyvät syyt.

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 sekä muiden maakunnan strategisten suunnitelmien tavoitteet. 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. 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 kokonaisuvaltaiselle liikennejärjestelmän toimivuudelle. Kuntien katuverkko ja liikennejärjestelmä muodostavat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä liikenteen solmu-kohtia, jotka tulee huomioida osana kokonaisuutta.

Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleman hallituksen esityksen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista 11 §:n mukaan lain tavoitteiden toteuttamiseksi voidaan laatia aiesopimuksia ja muunlaisia yhteistyösopimuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta olisi myös mahdollista tehdä aiesopimuksia ja muita sopimuksia. Näitä sopimuksia voitaisiin laatia valtion tai toisten maakuntien kanssa. 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 liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa. Tämä tarkoittaa, että esimerkiksi maakunnan kuntien tulisi omassa liikennejärjestelmäsuunnittelussaan huomioida maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö ja tavoitteet, vaikkakaan suunnitelmalla ei olisi oikeudellisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

Suunnitelman toteutuksen kannalta olisi tärkeää sisällyttää suunnitelmaan ehdotus sen seurannasta.

15 d §. Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälässä säädettäisiin menettelystä, jota noudatettaisiin suunnitelmia valmisteltaessa. Pykälän 1 momentin mukaan valtakunnallista valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee valmistella yhteistyössä kaikkien maakuntien

ja muiden liikennejärjestelmän kannalta keskeisten viranomaisten kanssa. Suunnitelmaluonnoksesta olisi pyydyttävä lausunto niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.

Pykälän 2 momentin mukaan maakunnan olisi valmisteltava maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma vuorovaikutuksessa 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.

Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston olisi osallistuttava sekä valtakunnalliseen että maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Liikenteen hallinnonalan virastot toisivat liikennejärjestelmäsuunnitteluun osaamista muun muassa valtakunnallisen tavoitteiston sekä maantie-, rata- ja vesiliikenteen osaamisen ja toimenpidetietojen osalta. Virastot myös vastaavat valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta ja toimivat edistäen liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävää kehitystä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kansalaisten ja muiden kuin edellä mainittujen toimijoiden vaikutusmahdollisuuksien turvaamiseksi, että suunnitelmasta vastaavan olisi varattava muille kuin 1 ja 2 momentissa mainituille tahoille mahdollisuus tutustua luonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä. Näitä muita tahoja voisivat olla muun muassa, mutta ei ainoastaan, palvelun tuottajat, eri julkiset toimijat, kansalaiset, elinkeinoelämä asiakkaan roolissa, muut viranomaiset, kaupungit, kunnat, etu- ja kansalaisjärjestöt sekä satamien ja lentoliikenteen toimijat ja muut, joilla on intressi vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä varattaisiin tiedottamalla asiasta yleisessä tietoverkossa. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa ilmoituksia ja tiedotteita viranomaisten internet-sivuilla ja muilla kanavilla. Mielipiteiden esittämiselle olisi varattava aikaa vähintään 30 päivää. Tämä olisi siis vähimmäisaika lausuntojen ja mielipiteiden antamiselle, mutta enimmäispituutta ei lailla määriteltäisi. Hyväksytystä suunnitelmasta perusteluineen sekä lausuntojen ja mielipiteiden huomioinnista olisi myös tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

15 e §. Asetuksenantovaltuus. Pykälässä säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarvittaessa tarkempia säännöksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmien sisällöstä ja laadintamenettelyistä.

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 merkittävässä maakunnan toimivallassa olevissa asioissa tehtäisiin lähtökohtaisesti asianomaisessa maakunnassa. Näistä merkittävimpiä olisivat tienpitoalueesta sopiminen muiden maakuntien kanssa,

maakunnalle valmistellun tienpidon ja liikenteen suunnitelman sekä Liikenneviraston kanssa tehtävän tienpidon sopimuksen hyväksyminen.

Jäljempänä tässä laissa maantien suunnittelua, kunnossapitoa ja muita tienpidon tehtäviä koskeissa säännöksissä 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:

- 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

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 tienpidin 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 sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen. Tienpitoa on ELY-keskuksissa tehostettu voimakkaasti, ja ELY-keskusten liikennevastuualueiden tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat on vuoden 2016 alussa keskitetty neljälle hankinta-alueelle. Hankinta-alueet ovat tuoneet mukanaan tehokkuutta ja yhtenäistä toimintaa. 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 edellytettä-

siin 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 Liikenneviraston kanssa tehtävien tienpidon sopimusten kautta ja Liikenneviraston muutoin toteuttaman informaatio-ohjauksen keinoin.

Momentin 2 kohdan mukaan maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioiminen. 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 tarkoitettun 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 kalenterivuoden alusta. Maakuntaudistuksen voimaantullessa yhteistyösopimuksen tulisi olla voimassa ja sovellettavissa ensimmäisen kerran 1.1.2020 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, valtio-

neuvoston 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 hyväksytty sopimus voidaan toimittaa tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle ja tienpitäjälle viimeistään 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 määrättävä 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 toteuttamisen edellytyksenä lisäksi, että toimintaympäristössä, rahoituksen tasossa tai muissa olosuhteissa olisi tapahtunut tienpitoalueen toimintaan vaikuttava olennainen muutos.

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 Liikenneviraston 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 suoritettujen investointien varallisuuden kasvuna taseessa.

Tienpidon sopimuksessa tulisivat toisaalta lisäksi huomioiduiksi tienpidon valtakunnalliset toimintalinjat, maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat sekä valtion talousarvio, jotka vaikuttavat rahoituskysymyksiin. Samoin rahoituskysymyksiin ja tienpidon sopimukseen vaikuttaisivat liikenne- ja viestintäministeriön Liikennevirastoon tulosoheutusprosessissa 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 Liikennevirastoon siirtyviin tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin sekä teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin, joita maakuntien rahoituskehyksellä ei olisi mahdollista toteuttaa. Teemaohjelma voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuusohjelma. Korjaustarpeita voisi aiheutua esimerkiksi tulvista tai muista sääolosuhteista tai muista ennalta arvaamattomista vaurioista. Liikennevirastoon 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 nelivuotisena 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. Maakunnat voisivat halutessaan sisällyttää suunnitelmaan myös muita maakunnan vastuulla olevia liikennetehtäviä koskevia asioita. Näitä tehtäviä ovat maakuntalaan mukaisesti yksityis-tieavustusten ja liikku-
misen ohjauksen valtionavustustehtävät, liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikenneturvallisuus-
työn koordinointi sekä, mikäli maakunta on ottanut ne tehtäväkseen, henkilöliikenteen ja saaristolii-
kenteen 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.

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.

15 l §. *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. Sopimus sisältäisi tienpitoalueen maakuntien käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Siitä, mihin kunnossapitoluokkaan kukin maantie kuuluisi, päätettäisiin tienpidon sopimuksessa. Kunnossapitoluokista säädettäisiin edellä 33 §:ään sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Sopimuksessa olisi sovittava 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. Omavalvonnasta säädettäisiin 15 o §:ssä, ja myös siinä säädettävien velvoitteiden toteuttamiseen liittyvistä toimista Liikenneviraston ja tienpitoalueen 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 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 liittää sopimukseen. Sopimusta tarkistettaisiin vuosittain ja tarvittaessa toimintaympäristön muuttuessa esimerkiksi tulva-, myrsky tai muiden sellaisten tilanteiden seurauksena.

Sopimusneuvotteluihin osallistuisivat *3 momentin* mukaan tienpitäjän edustajat Liikennevirastosta ja tienpitoalueen edustajat yhteistyöalueen maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti. Neuvotteluihin voisi siis maakuntien välisen sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitoalueella

tehtävistä vastaavan maakunnan tai kaikkien maakuntien edustajia. Sääntely 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.

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

15 o §. Tienpidon omavalvonta. Maantielaissa ei nykyisin säädetä tienpidon valvonnasta. Tienpidon valvontaa on nykyisin tehty Liikenneviraston omien toimintalinjojen mukaisesti ja urakkasopimuksiin sisällytetyjen kirjausten kautta. Tilaajan ja tuottajien omavalvonta olisi jatkosakin keskeistä. Velvoitteen selkeyttämiseksi ja valvonnan toteutumiseksi siitä lisättäisiin lakiin säännös. Tavoitteena on, että omavalvonta olisi säännöksen johdosta jatkossa järjestelmällisempää ja avoimempaa. Omavalvonnalla tarkoitetaan järjestelyä, jonka avulla varmistetaan, että toiminta ja palvelut järjestetään lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Pykälässä säädettäisiin tienpitäjältä eli Liikennevirastolta ja maakunnalta edellytettävästä omavalvonnasta tienpidon tehtävien hoitamisessa. Niiden olisi valmisteltava omavalvontaohjelmat. Omavalvontaohjelma on osaltaan johtamisen väline. Niiden tarkoituksena on myös varmistaa tienpidon tehtävien suunnitelmallisuus, laatu ja lainmukaisuus sekä tienpidon valtakunnallinen yhtenäisyys. Siinä määriteltäisiin, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa olisi otettava kantaa siihen, miten vaatimusten toteuttamista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Liikenneviraston tienpidon omavalvontaohjelma ja maakuntien tienpitoalueiden omavalvontaohjelmat olisivat toisiaan täydentäviä niin, että kussakin keskitytään toimijan oman rooliin liittyvän valvonnan järjestämiseen.

Maakuntien omavalvontaan on tiiviissä yhteydessä palveluntuottajien kanssa tehtävät sopimukset, joissa olisikin 3 momentin mukaan sovittava tuottajan valvonnasta sekä laatuerojen

käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi. Maakunnat hoidoittaisivat jatkossa tienpidon tilaajatehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpito-alueella maakuntien olisi keskenään sovittava, kuka valvontaa hoitaa ja huolehtii palveluntuottajan valvontaa koskevien riittävien määräysten sisällyttämisestä urakkasopimuksiin. Urakkasopimuksissa olisi huomioitava niin palveluntuottajan velvoite oman toimintansa valvontaan ja laatueroikkeamien käsittelyyn kuin maakunnan palveluntuottajaan kohdistama valvontamuodot.

Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi velvollisuus varmistaa ja valvoa tienpidon laatua koko maan tasolla ja varmistaa että se on riittävän yhtenäistä koko maassa. Liikenneviraston omavalvontaohjelman tulisi toisaalta keskittyä Liikennevirastossa hoidettaviin valtakunnallisiin tienpidon tehtäviin sekä maakuntien kanssa tehtävien sopimusten ja niissä asetettavien tavoitteiden valvontaan.

Keskeinen osa omavalvontaa olisi myös toimenpiteistä ja havainnoista tehtävä julkinen raportointi, mihin velvoitettaisiin 2 momentissa. Ohjelman julkisuus ja saatavuus sähköisesti tietoverkkojen kautta parantaa toiminnan avoimuutta. Maanteiden käyttäjillä olisi siten mahdollisuus seurata ja arvioida maakuntien ja Liikenneviraston toimintaa ja oma-valvonnan vaikuttavuutta.

Laissa ei määritellä omavalvontaohjelman ja julkaistavien tietojen yksityiskohtaista sisältöä. Pykälän 4 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä omavalvontaohjelman sisällöstä ja laatimisesta sekä ohjelman sisältyvästä suunnitelmasta tienpidon laadunhallinnan edistämiseksi.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi jatkossa tehtävänä huolehtia tienpidon viranomaisvalvonnasta, mistä säädettäisiin jäljempänä 100 b §:ssä. Omavalvonnan tavoitteena on kuitenkin ehkäistä tilanteita, joissa Liikenteen turvallisuusviraston olisi jälkikäteen puututtava toimintaan.

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

2 luku Maantien suunnittelu

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

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

Suunnittelukohteista päätettäisiin osana tienpidon sopimusta tienpitoalueen maakuntien esitysten pohjalta. Suunnittelukohteiden valinnan tulisi perustua valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava ainakin merkittävistä suunnittelukohteista. Muiden suunnittelukohteiden määrittäminen voitaisiin sopimuksessa jättää tienpitoalueen maakuntien päätösten varaan.

Pykälän 2 momentin säännös vastaisi tienpidosta vastaavia viranomaisia koskevan 11 §:n 2 momenttia, jonka mukaan maakunnat tienpitoalueittain vastaisivat toimialueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti. Maakunta vastaisi siis pääsääntöisesti yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpidon suunnittelun tehtävät, kuten muutkin tämän lain mukaan maakuntien hoidettavana olevat tienpidon tehtävät, olisi hoidettava tienpitoalueittain.

Kuitenkin myös tienpitäjällä olisi toimivalta suunnitelman laatijana. Tienpitäjä voisi ottaa vastattavakseen merkittäviä tai vaativia tiehankkeita koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Merkittävänä tiehankkeina voitaisiin pitää esimerkiksi valtion talousarviossa erikseen nimettyjä valta- ja kantateitä sekä vilkkaita seututeitä tai runkoverkkoa koskevia hankkeita. Näitä koskevilla suunnitelmissa voisi tavoitteellisten rakentamisaikataulujen vuoksi olla välitön kytkentä Liikenneviraston projektien toteutuksen työpanokseen. Kokonaisuajataulun vuoksi olisi perusteltua viedä maantielain mukainen suunnittelu ja rakentaminen läpi yhtenä kokonaisuutena. Tällaisia voisivat olla myös hankkeet, joissa tarvitaan monipuolista erikoisosaamista tai kaikki hankkeet, joilla on ylimaakunnallista merkitystä tai vaikutuksia, esimerkiksi E18:lla tai TEN-T ydinverkolla vt 4:lla tehtävät tiehankkeet.

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

Maakunnan ja valtion roolien muuttuessa tiehankkeiden suunnittelussa niiden, mutta myös muiden viranomaisten välisen yhteistyön merkitys suunnittelussa korostuisi entisestään. Tämän vuoksi 3 momenttiin esitetään otettavaksi viranomaisten välistä yhteistyötä korostava yleinen säännös. Säännös vastaisi osittain ratalain 8 §:n 2 momenttia, jossa säädetään radanpitäjän velvollisuudesta toimia suunnitelmia laatiessaan yhteistyössä eri viranomaisten kanssa.

Tähän lakiin on lisätty säännökset valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Maantien suunnittelun tulee toteuttaa näiden suunnitelmien tavoitteita liikennejärjestelmän kehittämisestä. Pykälään 3 4 momenttiin on lisätty maantien suunnittelun kytkeytyminen valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmiin. Yhteys yleisempään liikennejärjestelmäsuunnitteluun on siirretty tähän momenttiin nykyisestä 17 §:stä. Lisäksi 3 4 momentissa säädettäisiin siitä, että maanteiden suunnittelun tulisi perustua maantien kehittämisen tarpeisiin, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä alueidenkäytön suunnitteluun eri kaavatasoilla.

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

Hankearvioinnin tarkoituksena olisi tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa. Yleissuunnittelussa hankearviointia käytettäisiin tukemaan hankkeeseen sisältyvien toimenpiteiden valintaa ja muodostettujen hankevaihtoehtojen vaikuttavuuden ja kannattavuuden vertailmiseen. Hankearviointi toisi läpinäkyvyyttä suunnitelman laatijan tekemiin valintoihin ja varmistaisi vaikutuksiltaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien hankevaihtoehtojen etenemisen suunnittelussa. Tiesuunnitteluvaiheessa hankearvioinnin tuottama tieto auttaisi eri hankkeiden keskinäisen tehokkuuden ja vaikuttavuuden vertailussa sekä viime kädessä tukisi poliittista päätöksentekoa toteutettavia hankkeita valittaessa. Hankkeen taloudellisuusarviointia ja muuta hankearviointia edellytetään nykyisin usein myös EU-rahoitusta hakevissa kohteissa.

Hankearvioinnin laatimisesta vastaisi suunnitelman laatimisesta vastaava viranomainen, eli pääsääntöisesti maakuntatienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti. Niissä tilanteissa, joissa suunnitelman laatimisesta vastaisi tienpitäjä, kuuluisi hankearvioinnin laatiminen tienpitäjälle.

Hankearvioinnin osalta olennaista olisi arvioinnin laadukkuus, mikä tarkoittaisi arvioinnin objektiivisuutta, läpinäkyvyyttä ja luotettavuutta. Tärkeää olisi myös hankearviointien vertailtavuus, mikä edellyttää arviointien laatimista yhtenevällä tavalla. Nykyisin hankearviointien vertailukelpoisuus ja läpinäkyvyys on pyritty varmistamaan Liikenneviraston ohjeistuksella ja menettelyä tulisikin jatkaa. Hankearviointi tulisikin laatia tienpitäjän ohjeiden mukaisesti. Ohjeistuksen noudattaminen varmistaa eri hankkeista laadittujen hankearviointien vertailukelpoisuuden ja läpinäkyvyyden.

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

Lähtökohtien kuvaus

- hankevaihtoehdot
- vertailuasetelma
- liikenne-ennuste

Vaikutusten kuvaus

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

Hankkeen arviointi

- vaikuttavuuden arviointi
- kannattavuuslaskelma
- toteutettavuuden arviointi
- päätelmät

Seurannan ja jälkiarvioinnin suunnitelma

- arvioinnin raportointi ja dokumentointi
- hankearvioinnin raportointi
- hankearvioinnin yhteenveto
- hankearvioinnin dokumentointi

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

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

Suunnitteluperusteiden tarkoituksena on välttää liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja sen sisältämässä esisuunnittelussa määriteltyjä tavoitteita osaksi tiehankkeita koskevaa suunnittelua. Suunnitteluperusteet ovat hankesuunnittelun tavoitteita, joita suunnittelussa tulee edistää. Tämän vuoksi 1 momenttiin esitetään otettavaksi säännös suunnitteluperusteiden huomioinnosta ja toteutumisen edistämisestä yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa laadittaessa. Ehdotettu sanamuoto mahdollistaa suunnitteluperusteiden noudattamisen kannalta tarvittavan joustavuuden, mutta edellyttää huolehdittavan siitä, että suunnitteluperusteiden tavoitteiden toteuttamista edistetään.

Nykykäytännön mukaisesti suunnitteluperusteita ei olisi välttämätöntä laatia kaikista tiehankkeista. Valtateiden, kantateiden ja vilkasliikenteisten seututeiden liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi olisi perusteltua, että tienpitäjä voisi päättää siitä, onko näitä väyliä koskevasta yleissuunnitelmasta tai tiesuunnitelmasta laadittava suunnitteluperusteet. Vilkasliikenteisinä seututeinä pidettäisiin esimerkiksi seututeitä, joiden liikennemäärät ovat poikkeuksellisen suuret verrattuna muihin seututeihin. Esimerkiksi yksi Suomen vilkkaimmin liikennöidyistä teistä Kehä I on seututie (seututie 101). Tienpitäjällä olisi asiaa koskeva päätäntävalta myös siinä tilanteessa, että suunnitelman laatimisesta vastaisi maakunta. Muun tieverkon suunnitteluun liittyvistä suunnitteluperusteista päättäisi maakunta tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti.

Suunnitteluperusteiden valmistelusta huolehtisi maakunta tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti yhteistyössä tienpitäjän ja niiden muiden viranomaisten kanssa, joita asia koskee. Silloin, kun tienpitäjä ottaisi vastattavakseen yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, vastaisi se myös 15 p §:n 3 momentin mukaisesti suunnitteluperusteiden laatimisesta tehden yhteistyötä maakunnan ja tienpitoalueen ja tarvittaessa muiden viranomaisten kanssa.

Tienpitäjä hyväksyisi valtatieitä, kantatieitä sekä vilkasliikenteistä seututieitä koskevat suunnitteluperusteet. Tämä olisi perusteltua mainittujen väylien liikenteellisen ja ylimaakunnallisen merkityksen vuoksi. Muun tieverkon osalta suunnitteluperusteet hyväksyisi maakunta. Tienpitoalueen maakuntien sopiman vastuunjaon mukaisesti hyväksyvä maakunta voisi olla se maakunta, jossa suunniteltava kohde sijaitsee, tai niin päätettäessä tienpidon tehtäviä tienpitoalueella muutoin hoitava maakunta.

Suunnitteluperusteiden hyväksyminen ei tarkoittaisi sitovan ja valituskelpoisen päätöksen tekemistä. Tämä johtuisi suunnitteluperusteiden luonteesta ja siitä, että ne tulisivat tarkemmin arvioidtavaksi yleissuunnittelu- tai tiesuunnitteluprosessissa. Suunnitteluperusteet olisivat luonteeltaan suunnittelua ohjaavia tavoitteita, jotka tarkentuvat suunnitteluvaiheesta toiseen siirryttä-

essä. Suunnitteluperusteita voi myös olla tarpeen muuttaa suunnittelun edessä. Suunnitteluperusteiden muuttamisessa tulisi noudattaa vastaavanlaista menettelyä kuin niiden laatimisessakin. Tämä tarkoittaa muun muassa tienpitäjän ja tienpitoalueen välisen yhteistyövelvoitteen noudattamista. Suunnitteluperusteet tulisivat yleissuunnittelussa tai tiesuunnittelussa asianosaisena olevien tahojen, kuten suunnittelualueen kiinteistönomistajien, arvioitavaksi mainituissa suunnitteluprosesseissa. Lain 27 §:ssä mielipiteen ilmaisemiseen ja lausuntojen antamiseen oikeutetut tahot voisivat esittää kantansa lain 27 §:n mukaisessa vuorovaikutusmenettelyssä.

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

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

Jos tienpitäjä 15 p §:n mukaisesti ottaa vastattavakseen hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen, koskevat yleissuunnitelman, tiesuunnitelman, hankearvioinnin, suunnitteluperusteiden ja jälkiarvioinnin laatimista sekä vuorovaikutusta koskevat säännökset myös tienpitäjää.

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

Pykälän 3 momentin mukaan maantie voitaisiin suunnitella ilman kaavaakin, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä kunnan ja maakunnan liiton kanssa. Yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien laatiminen jakautuisi jatkossa 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 selvittäessä tien sijainnin ja muun maankäytön suhdetta. Mainituista syistä pykälän 3 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voitaisiin selvittää yhdessä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.

Pykälän 5 momentti siirrettäisiin 15 p §:ään.

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

22 §. Tiesuunnitelman sisältö. Pykälässä säädetään tiesuunnitelman sisältövaatimuksista. Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan tiesuunnitelmaan tulee liittää arvio tien vaikutuksista

ja tiesuunnitelmassa on esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Virkettä esitetään täsmennettäväksi siten, että kyse on tien rakentamisen ja liikenteen haitallisista vaikutuksista. Esityksellä ei ole tarkoitus sisällöllisesti muuttaa vallitsevaa käytäntöä, sillä on nykyisin haitallisten vaikutusten arviointi ja vaikutusten niiden vähentämis- ja poistamistoimenpiteet kohdistuvat tienrakentamisesta ja liikenteestä aiheutuviin vaikutuksiin.

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

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

24 §. *Yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä laskuajat tiesuunnitelmassa.* Pykälän 2 momentissa säädetään uuden kulkuyhteyden järjestämisestä tilanteessa, jossa olemassa olevan yksityisen tien liittymän tai maatalousliittymän käyttäminen kielletään tiesuunnitelmassa. Tällöin uuden kulkuyhteyden järjestämisestä vastaa tienpitoviranomainen kustannuksellaan. Kun maakuntauudistuksen myötä tienpitoviranomaisen käsitteestä luovuttaisiin, esitetään viittaus tienpitoviranomaiseen korvattavaksi viittauksella tienpitäjään.

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

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin menettelyiden sujuvoittamiseksi niin, että suunnitelmien nähtävänäpitoon sovellettaisiin jatkossa maakuntalakiehdotuksen mukaista maakunnan ilmoituksia koskevaa menettelyä kuntalain mukaisen menettelyn sijaan. Yleissuunnittelun ja tiesuunnittelun tehtävien siirtyessä pääsääntöisesti maakunnalle esitetään momentissa olevat tienpitoviranomaista koskevat viittaukset muutettavaksi viittaukseksi maakuntaan. Pykälän 2 momenttiin lisäyksellä yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman nähtävillä oloajan yhtäjaksoisuudesta

30 päivän ajan varmistettaisiin, että esimerkiksi pyhäpäivien ja virastojen lomajaksojen ajoittuminen ei katkaisisi suunnitelmien nähtävillä oloaikaa.

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

27 a §. Ennakkoneuvottelu. Maantielakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös ennakkoneuvottelumenettelystä, mikä vahvistaisi suunnitelman laatimisesta vastaavana viranomaisena toimivan maakunnan, suunnitelman hyväksyvänä viranomaisen toimivan Liikenneviraston 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.

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

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

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

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

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

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

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

Koska maakuntaudistuksen myötä maakunta, tienpitoalueen maakuntien yhteistyösopimuksessa sopiman vastuun mukaisesti, vastaisi pääsääntöisesti suunnitelmien laatimisesta ja tiehankkeiden toteuttamisesta, olisi sillä myös intressi huolehtia suunnitelmien voimassaolosta. Tästä syystä yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 1 momentin kolmatta virkettä ja tiesuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevaa 3 momentin toista virkettä esitetään täydennettäväksi siten, että suunnitelmien pidentämistä koskeva päätös tehdään maakunnan esityksestä. Lisäksi 1 ja 3 momentin viittaukset Liikennevirastoon suunnitelman hyväksymispäätöksen pidentämisestä päättävänä viranomaisena muutettaisiin viittaukseksi tienpitäjään.

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

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

Jälkiarvioinnin laatiminen esitetään rajattavaksi vain sellaisiin hankearviointien kohteena olleisiin hankkeisiin, joiden osalta jälkikäteen tehtävälle arvioinnille ilmenee erityisiä syitä. Jälkiar-

viointia ei siten olisi tarpeen tehdä kaikista hankearvioinnin kohteena olleista tiehankkeista. Eri-tyisenä syynä jälkiarvioinnille olisi esimerkiksi tilanne, jossa hankkeen toteutuneiden vaikutusten perusteella nähdään mahdollisuus oppia tulevia hankkeita varten tai jossa hankkeen vaikutusten nähtäisiin toteutuvan kehittyvän hyvin eri tavalla kuin hankearvioinnissa on arvioitu.

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

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

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

Hankkeen toteutus

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

Liikenne-ennuste ja ajokustannukset

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

Liikenneonnettomuudet

- onnettomuudet hankeverkolla
- onnettomuudet siirtymäverkolla

Muut havaittavissa olevat vaikutukset

- maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittyminen
- vaikutukset luontoon ja rakennettuun ympäristöön

Vaikuttavuuden toteutuminen

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

Kannattavuuden toteutuminen

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

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

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

33 §. Maantien kunnossapito. Pykälässä säädetään maanteiden kunnossapidon tasosta. Kunnossapidolla tarkoitetaan 3 §:n määritelmän mukaisesti tien päivittäistä hoitoa ja korjausta. Tien kunnolla viitataan siten paitsi esimerkiksi päällysteen tai sillan kuntoon myös päivittäisellä hoidolla saavutettavaa tien liikennöitävyyteen. Käsite ylläpito korvattaisiin alan suositusten mukaisesti käsitteellä korjaus. Korjaukseen sisältyy muun muassa teiden päällystäminen ja teiden rakenteiden ja siltojen korjaaminen.

Pykälän 1 momentissa voimassa olevan lain mukainen yleistä liikennettä tyydyttävä kunto korvattaisiin yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavana kuntona. Pykälän nykyisissä 1 ja 2 momenteissa kunnossapidon tason määräytymisessä ja kunnossapidossa muutoin huomioitavaksi säädetyt asiat siirrettäisiin 1 momenttiin lisättävään luetteloon. Luetteloa täydennettäisiin lisäksi uudella viittauksella 13 §:n tienpidon yleisiin vaatimuksiin ja 13 a §:ssä säädettyyn palvelutasoon sekä vaatimuksilla elinkaarivaikutusten ja kustannustehokkuuden huomioimisesta sekä tieomaisuuden säilymisestä. Jotta 13 a §:n mukainen palvelutaso verkolla toteutuu, edellyttäisi se kunnossapidolta määrättyjä toimia muun muassa urasyvyyteen ja päivittäiseen hoitoon liittyen. Pykälän 2-4 momentteihin lisättäisiin säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta runkoverkolla, muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä. Säädettyvät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa.

Runkoverkolla maanteiden kunnossapito olisi korkeatasoista. Korkeatasoisella kunnossapidolla tarkoitettaisiin ennakoivia ja elinkaaritehokkaita toimia, joiden seurauksena liikenteen häiriöitä olisi mahdollisimman vähän kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. Matkat ja kuljetukset runkoverkolla olisivat kunnossapidon korkealaatuisuudesta johtuen ennakoitavia.

Talvihoidon toimenpiteet ajoitettaisiin siten, että ne haittaavat liikennettä mahdollisimman vähän. Korkealaatuiseen kunnossapitoon kuuluisivat myös talvihoidon lyhyet, sää-olosuhteisiin sopeutetut toimenpideajat. Runkoverkolla pyrittäisiin siihen, että tie on pääosin paljas. Kylminä ajanjaksoina tiellä voisi olla jonkin verran pitkittäisiä ohuita polannekaistoja, jotka eivät erityisesti vaikuttaisi ajamiseen ja sään muutostilanteissa voisi esiintyä lievää liukkautta. Liukkaus torjuttaisiin pääsääntöisesti ennakoivilla toimenpiteillä.

Maantien kunnosta kertovia kriteerejä olisivat muun muassa maantien uraisuus, epätasaisuus ja vauriot sekä tien karheus, yksittäisepätasaisuudet sekä vaurionopeus. Korkealaatuinen kunnossapito korjausten osalta tarkoittaisi tien rakenteen ja päällysten kannalta sitä, että tien käyttäjälle runkoverkkoon kuuluvat maantiet ovat kunnoltaan hyvällä tasolla ja näyttäytyvät kunnoltaan tasalaatuisina. Maanteiden korjaus runkoverkolla olisi ennakoivaa ja elinkaaritehokasta ja oikeinmitoitettuja toimenpiteitä tehtäisiin oikea-aikaisesti. Korjausvelan ei annettaisi kasvaa.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito olisi edelleen korkeatasoista, mutta esimerkiksi sääolosuhteista sekä vuoden- ja vuorokauden ajasta johtuvaa vaihtelua ja haittoja voisi olla kohtuullisissa määrin. Tien pinta olisi liikennemäärästä ja säästä riippuen osittain paljas ja osittain tiellä voisi olla polannekaistoja tai tie voisi olla kokonaan lumipolanteen peittämä. Tiellä tulisi olla ongelmallisimpia sääolosuhteita lukuun ottamatta hyvä talvikeli, joka ei olisi paljaan asfaltin veroinen, mutta riittävän turvallinen tienkäyttäjien liikkeessä vallitsevien olosuhteiden mukaisesti.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä teiden kunto vaihtelisi runko-verkkoa enemmän johtuen teiden liikenteellisen merkityksen vaihtelusta. Huonokuntoisia tiejaksoja voisi olla hieman runkoverkkoa enemmän. Lähtökohtaisesti korjausvelan ei annettaisi kasvaa. Korjaustoimenpiteissä pyrittäisiin elinkaaritehokkuuteen.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyrittäisiin kohdekohtaisesti mahdollisimman edullisin kunnossapidon ratkaisuin tyydyttämään paikalliset tarpeet liikenteen koostumus ja tien merkittävyys huomioiden. Paikallisen liikenteen tarpeiden osalta olisi huomioitava muun muassa koulukuljetukset, sote-kuljetukset, reittiliikenne ja paikallisen työmatkaliikenteen tarpeet. Maakunnilla ja kunnilla olisi keskeinen rooli paikallisten tarpeiden tunnistamisessa ja kunnossapidon tason sovittamisessa niiden mukaisesti. Liikenneturvallisuudesta olisi huolehdittava kuten muillakin verkon osilla. Toimenpideajat eivät välttämättä olisi yhtä nopeita kuin muulla verkolla. Tiellä olisi normaalitilanteissa riittävä kitka ja tasaisuus maltilliseen liikennöintiin. Sään muuttuessa keli voisi joskus olla useiden tuntien ajan ongelmallinen, mikä vaatisi liikkujilta erityistä varovaisuutta.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä pyritään kustannussäästöihin sallimalla tarvittaessa alhaisempi ja epäyhtenäisempi, mutta silti tarkoituksenmukainen maantien kunto. Maantiet pyritään pitämään mahdollisimman hyvässä liikennöitävässä kunnossa paikauksin ym. korjauksin ja mahdollisuuksien mukaan ehkäistään vaurioiden syntymistä. Hyväksytään kuitenkin, että korjausvelka tällä verkon osalla saattaa aika ajoin kasvaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Asetuksella voitaisiin siten säätää esimerkiksi siitä, miten tämän pykälän edellyttämän kunnossapitotaso käytännössä on toteutettava. Kunnossapitoa varten on nykyisin käytössä Liikenneviraston sisäisillä toimintalinjauksillaan käyttöönotettavia kunnossapitoa koskevia laatuvaatimuksia, joka ei määräydy lakiin sisältyvän luokittelun mukaisesti. Nykyisissä tason määrittelyissä keskeisimpänä lähtökohtana on ollut tien liikennemäärä. Jatkossakin voi olla tarpeen esimerkiksi määritellä useampia kunnossapitoluokkia lakiin 2-4 momenteissa esitettävän kolmijaon lisäksi noudattaen kuitenkin lain vaatimuksia kunnossapidon tasosta. Tällaisen tarkemman luokittelun olisi kuitenkin perustuttava tämän pykälän 1 momentissa mainittuihin tekijöihin ja maantien liikenteelliseen merkitykseen. Tarvittaessa olisi kuitenkin mahdollista huomioida myös muita erityisiä seikkoja.

Maanteiden kuulumisesta kuhunkin kunnossapitoluokkaan päätettäisiin tienpidon sopimuksissa. Tavoitteena olisi valtakunnallisesti yhtenäinen maanteiden kunnossapidon taso, joka huomioisi maantielle kohdistuvan yleisen liikenteen tarpeen ja väylän liikenteellisen merkityksen lisäksi pykälässä listatut erillistä tarkastelua edellyttämät asiat.

34 §. Rajoitettu kunnossapito. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että jatkossa maantien rajoitetusta kunnossapidosta, mikä johtaa tien tai tienosan sulkemiseen yleiseltä liikenteeltä, päättäisi tienpitäjä maakunnan esityksestä. Nykyisin toimivalta asiassa on tienpitöviranomaisella. Pykälän 1 momentissa tarkennettaisiin lisäksi velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä maantien tai maantienosan sulkemisesta myös digitaalisessa muodossa. Pykälän 2 momentissa tienpitöviranomaisen muutettaisiin maakunnaksi.

35 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitöviranomaisen muutettaisiin maakunnaksi.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin maakunnan oikeudesta myöntää tilapäinen poikkeus 1 momentin mukaisesta kiellosta tai rajoituksesta. Säännös poikkeusluvasta

vastaisi nykytilaa, sillä nykyisinkin on voitu erityisistä syistä myöntää tällainen kelirikkoajan poikkeuslupa esimerkiksi välttämättömille puutavaran, maa-ainesten, polttoaineiden, teollisten lannoitteiden, rakennustarvikkeiden ja metsä- ja rakennustyökoneiden kuljetuksille ja erikoiskuljetuksille. Kyse olisi jatkossakin yksittäin harkittavista ja poikkeuksellisista luvista, joiden myöntämisessä keskeistä olisi kuljetuksen erityinen tarve. Myös itse rajoituspäätöksessä tulisi nimetä, minkälaista liikennettä rajoitus koskee.

Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kieltämisestä tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

36 §. Tilapäinen kulkutie. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa tilapäisestä kiellosta tai rajoittamisesta myös digitaalisessa muodossa.

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

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

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

40 §. Liittymän poistaminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin hankkeesta vastaavaksi. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettävien tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin. Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän uudessa 3 momentissa tarkennettaisiin velvoitetta tuottaa tietoa liittymän poistamisesta myös digitaalisessa muodossa.

42 §. Tiealueeseen kohdistuva työ sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle. Pykälän 1-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 6 momentissa muotoon Liikennevirasto tienpitäjänä.

Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin viittaus postin keräilyssä ja jakelussa tarvittavien laitteiden tai vähäisten rakennelmien sijoittamisesta tiealueelle postilain (415/2011) 45 §:n 3 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa. Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin myös säännös, jonka mukaan tienpitäjän lupaa ei kuitenkaan edellytettäisi yhdysteillä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie, kun kyse on metsähakkuista johtuvasta puutavaran kuormaamisesta ja lyhytaikaisesta säilyttämisestä. Tiealueen osia tulisi kuitenkin käyttää lähtökohtaisesti puutavaran varastointiin vain silloin, kun muut tavat ovat esimerkiksi kustannuksiltaan kohtuuttomia. Puutavaraa saisi liikenneturvallisuussyistä säilyttää ainoastaan ojan ulkoluiskan ulkopuolisella

alueella. Kun kysymys on puun lyhytaikaisesta säilyttämisestä ojan ulkoluiskan ulkopuolella tai puutavaran kuormaamisesta ja toiminnassa noudatettaisiin tienpitäjän ohjeita, ei toiminnasta arvioida aiheutuvan sellaista vaaraa liikenneturvallisuuudelle tai vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle, mikä yleisesti edellyttäisi lupaa maantien tiealueen erikoiskäyttöön. Tämän vuoksi ehdotetaan lisättäväksi 42 §:n 5 momenttiin, että luvanvaraisuus ei koskisi puutavaran kuormaamista ja säilyttämistä tietyin poikkeuksin yhdysteillä ja sellaisilla seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä etuajo-oikeutettu tie. Lyhytaikaisella säilyttämisellä tarkoitettaisiin enintään kuuden kuukauden mittaista ajanjaksoa. Määräajan todentamiseksi puutavaraan tulisi kiinnittää pinoamispäivämäärä sekä puutavarasta vastaavan tahon yhteystiedot. Puutavaran varastoinnissa ja kuormaamisessa tulisi jatkossakin ottaa huomioon tieliikennelain säännökset, erityisesti tieliikennelain 29 §:n 2 momentti koskien kuormaamisen liikenneturvallisuuutta. Puupinot on sijoitettava paikkaan, jossa ne eivät aiheuta vaaraa liikenteelle, ja jossa ne eivät estä tienpitoa tai muuta maantielain mukaista toimintaa maantien tiealueella. Sijoittamispaikan valinnassa on kiinnitettävä erityistä huomioita siihen, että pinot ovat turvallisesti kuormattavissa ajoneuvoon. Tienpitäjällä on myös oikeus puuttua liikennettä välittömästi uhkaavan vaaraan 101 § 2 momentin mukaisesti. Tienpitäjä voisi harkintansa mukaan antaa tarpeellisia ohjeita puutavaran säilyttämistä ja kuormaamista varten. Tähän momenttiin nykyisin sisältyvä tilapäisiä ilmoituksia ja edellä mainitut lisättävät poikkeukset lupavelvollisuudesta järjestettäisiin luetteloksi.

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

42 b §. *Siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoite.* Pykälän 1 ja 2 momentissa sekä 3 momentissa jälkimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi ja 3 momentissa ensimmäinen tienpitoviranomainen muutettaisiin muutetaan hankkeesta vastaava. Hankkeesta vastaava on se, joka vastaa hankkeen toteuttamisesta. Hankkeesta vastaava voisi olla 11 §:ssä säädettyjen tehtävien jaon mukaisesti maakunta tienpitoalueella sovitun vastuunjaon mukaisesti tai tienpitäjä. Lain 10 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa erityistapauksissa hankkeesta vastaava voi olla joku muukin.

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

4 luku Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

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

45 §. *Maantien näkemäalue.* Pykälän 2 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi.

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

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

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

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

52 §. *Tienvarsimainonta ja -ilmoittelu.* Pykälän 2-4 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi pykälän 4 momenttiin lisättäisiin maakunta kohtaan, jossa säädetään, keneltä tienpitäjä voi pyytää lausuntoa. Pykälän 4 momentin viimeinen lause kumottaisiin tarpeettomana. Nykyisen 11 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä tarkoituksenmukaisena. Vastaavanlaista mahdollisuutta ei ehdoteta jatkossa säilytettävän. Maanteiden tienpidon tehtäviä hoitavia viranomaisia olisivat jatkossa Liikennevirasto ja maakunnat.

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

5 luku Alueiden hankkiminen ja korvaukset

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 luku Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen

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

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

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

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

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

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

7 luku Erinäiset säännökset

99 §. *Päätöksenteko.* Pykälässä säädetään yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksyvistä viranomaisesta. Nykyisen lain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy tiesuunnitelmat, jotka koskevat maantien lakkauttamista muulloin kuin maantien rakentamisen yhteydessä. Liikennevirasto hyväksyy muut tiesuunnitelmat sekä kaikki yleissuunnitelmat. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on huolehtia hallinnonalansa yleisestä kehittämisestä ja liikennepoliittisista linjauksista eikä niinkään yksittäisiä maanteita koskevista hallintopäätöksistä. Edellä 10 §:ssä ehdotetaan, että Liikennevirasto tienpitäjänä toimisi maanteiden tienpitäjänä, joka vastaisi maantieverkosta. Vastaaminen tarkoittaisi myös maantieverkon laajuudesta määrittämistä sitä lisäämällä tai sitä supistamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Liikenneviraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle silloin, kun kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto olisi Liikenneviraston kanssa eri mieltä suunnitelman olennaisista kohdista säilytettäisiin. Maakunnalla tarkoitettaisiin

tässä muita maakuntia kuin suunnitelman valmistellutta tienpidon yhteistyöaluetta. Liikenneviraston mahdollisuus erityisistä syistä oma-aloitteisesti siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi säilytettäisiin. Siirtäminen on varsin poikkeuksellinen toimenpide, joka tulisi sovellettavaksi vain yhteiskunnallisesti hyvin merkittävässä tiehankkeissa.

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

99 b §. Avustavat maastotehtävät. 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).

Tienpidon viranomaistehtäviä on järjestelmällisesti keskitetty ja alueellisten olojen tuntemus on käytännössä pyritty varmistamaan operatiivisten ja teknisluonteisten maastotöiden hankintaa koskevana ostopalveluna. Myös esimerkiksi tienpitoviranomaisen edustaminen maantielain mukaisesti lupamenettelyihin liittyvissä maastotarkastuksissa järjestetään nykyisin yksityisiltä palveluntuottajilta hankittavana ostopalveluna. Mainittuja maastotarkastuksia voidaan pitää teknisluontoisina ja avustavina toimina, joihin ei sisälly julkisen vallan käyttöä. Ei myöskään ole täysin selvää, että tehtävässä olisi kyse kokonaisuudessaan julkisesta hallintotehtävästä. Julkisen hallintotehtävän käsitteen hyvin laajan tulkinnan mukaan voisi kuitenkin olla syytä täydentää maantielain sääntelyä antamalla ehdotettavassa uudessa 99 b §:ssä Liikennevirastolle mahdollisuus siirtää tämän lain mukaisen tienpitäjälle kuuluvaan lupa- tai muuhun tehtävään liittyvän avustavan maastotehtävän siirtäminen sopimuksella yksityisen palveluntarjoajan hoitettavaksi. Tällaisissa maastopalveluissa tuotetaan tietoja ja teknistä materiaalia, jota viranomaisen itsenäisesti tulkitsee päätöksiä tehdessään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siirrettyjä tehtäviä hoitavien henkilöiden toimimisesta rikosoikeudellisen virkavastuun piirissä. Lisäksi säännöksessä tarkoitettujen tehtävien hoidossa olisi noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003) ja viranomaisten julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Momentissa viitattaisiin myös vahingonkorvauslakiin. Vahingonkorvauslain 3 luvun 2 §:ssään säädetään muulle kuin julkisyhteisölle, joka lain, asetuksen tai lakiin sisältyvän valtuutuksen perusteella hoitaa julkista tehtävää, sama velvollisuus vahingon korvaamiseen kuin julkisyhteisöllä on julkista valtaa käytettäessä aiheutuneesta vahingosta. Kun julkisen vallan käyttöä sisältävä tehtävä perustuslain 124 §:n mukaisesti annetaan lailla tai lain nojalla muulle kuin viranomaiselle, on tullut tavaksi viitata informatiivisesti vahingonkorvauslakiin.

100 §. Varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Lakiin lisättäisiin tienpidon varautumista koskeva säännös, joka velvoittaisi tienpitäjää yhteistyössä tienpitoalueen maakuntien kanssa varautumaan normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Edellytettäviä varautumisen muotoja olisi valmiussuunnittelu ja normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan etukäteinen valmistelu, ja varautumisessa olisi otettava huomioon maantien liikenteellinen merkitys ja keliolosuhteet ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet. Tienpitäjän ja tienpitoalueen maakuntien yhteistyössä toteutettavaa varautumista

koskeva säännös on tarpeen tienpidon toimijakentässä tapahtuvien muutosten vuoksi, erityisesti varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuudesta antaa tarkempia määräyksiä tienpitäjältä ja maakunnilta edellyttävästä valmiussuunnittelusta sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantiehen kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Määräyksenantovaltuus on tarpeen 1 momentissa säädettävän varautumisvelvoitteen tarkentamiseksi ja jäljempänä 100 b §:ssä Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettävän valvontatehtävän tehokkaan toteuttamisen varmistamiseksi.

100 a §. Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönotosta on liikennehallinnonalalla käyty keskustelua pitkään, mutta käyttöönotto ei ole aiemmin ilman lain tukea edennyt. Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi varmistettava kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta. Tarkoituksena olisi järjestelmätasolla varmistaa, että turvallisuusnäkökulma on otettu huomioon Liikenneviraston johtamisjärjestelmässä tieliikennettä koskevien toimintojen osalta ja että virasto toimii tämän mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmä olisi laadittava kirjallisesti, ja se tulisi olla Liikenneviraston johdon hyväksymä ja koko henkilöstölle tiedoksi annettu. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän tulisi pitää sisällään turvallisuuspolitiikka, laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia ja toimintatapoja kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota organisaation vastuunjakoon, organisaation kaikilla tasoilla tapahtuvaan valvontaan, henkilöstön osallistumiseen johtamisjärjestelmää koskevaan päätöksentekoon sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuvaan parantamiseen.

Liikenteenturvallisuusvirasto voisi 4 momenttiin sisällytettävän määräyksenantovaltuuden mukaan antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston olisi 100 b §:n mukaan lisäksi valvottava tässä pykälässä säädettyjen vaatimusten toteutumista. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi tienpidon vaatimuksista annettavilla määräyksillä voidaan ohjata tienpitäjän Liikenneviraston ja maakuntien toimintaa tienpidossa. Jäljempänä 100 b §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi tämän pykälän mukaisten velvoitteiden toteuttamista. Tämä valvontatehtävä kattaisi myös maantietunneleita koskevien tehtävien hoitamisen sekä tienpidon teknisten ohjeiden antamista koskevan prosessin.

100 b §. Viranomaisvalvonta. Uudessa 100 b §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontatehtävä koskien 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista. Siten jatkossa tienpitoa ja sen yleisiä vaatimuksia sekä tienpidossa saavutettua turvallisuustasoa, palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa samoin kuin varautumisvelvoitteen hoitamista valvottaisiin nykyisen Liikenneviraston omavalvonnan lisäksi ulkoisen valvonnan kautta. Tarkoitus on, että Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi ja arvioisi edellä mainituissa pykälissä säädettyjen tavoitteiden ja vaatimusten toteutumista, sekä tässä havaittavia muutoksia. Valvonnassa voitaisiin esimerkiksi arvioida rahoitustasossa tapahtuneiden muutosten vaikutuksia maanteihin ja tienpitoon. Valvonnassa voitaisiin huomioida myös valvottuun kokonaisuuteen liittyvä asiakaspalaute. Valvonnan on tarkoitus kohdistua siten saavutettuihin tuloksiin ja maanteiden tilaan sekä käyttäjien näkö-

kulmaan näihin kokonaisuuksiin, eikä niinkään valittuihin toimintatapoihin ja teknisiin ratkaisuihin. Valvonnassa mahdollisesti havaittavien puutteiden tulisi kuitenkin luonnollisesti vaikuttaa siihen, että tienpitäjä arvioisi valittuja toimintatapoja uudelleen. Erityisen keskeistä valvonnassa olisi Liikenteen turvallisuusviraston toimiala ja uusi tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä huomioiden liikenneturvallisuus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa valvonnassa havaittujen puutteiden johdosta huomautuksen sekä velvoittaa laiminlyöjää korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Pykälän 3 momentissa Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin tarvittavat tiedon-saantioikeudet valvontatehtävän suorittamiseksi.

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

102 §. Kustannusten periminen. Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi tai tienpitäjäksi.

103 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti. Pykälän 1 momentissa Liikennevirasto muutettaisiin tienpitäjäksi ja tienpitoviranomainen muutettaisiin maakunnaksi. Muutettaisiin pykälän 1 momenttia myös niin, että nähtäväksi asettamista ei tekisi kuntalain mukaisesti kunta, jolle asiakirjat toimitetaan, vaan tienpidon maakunnan tulisi ilmoittaa asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta maakuntalakiehdotuksen 95 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat olisi pidettävä yleisesti nähtävillä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa kunnan sijaan. Lisäksi korjattaisiin 1 momentissa olevien yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa.

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

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

Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisista valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään.

107 §. Päätösten välitön täytäntöönpano. Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jolla säädettäisiin, että valtioneuvoston päätöstä on muutoksenhausta huolimatta noudatettava, kunnes asia on

lainvoimaisesti ratkaistu. Edellä on ehdotettu säädettäväksi valtioneuvostolle toimivalta tehdä tienpitoalueita ja tienpidon sopimusta koskevat päätökset, jos sopimuksia muutoin ei saada tehtyä tai ne eivät täytä lain vaatimuksia. Myös nämä valtioneuvoston päätökset olisivat normaalisista valituskelpoisia niin kuin tämän pykälän 1 momentissa säädetään. Tienpidon hoitamisen jatkuvuuden turvaamiseksi ja sopimuksettomien tilan välttämiseksi valtioneuvoston päätöksiä olisi kuitenkin voitava noudattaa muutoksenhausta huolimatta, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu.

Pykälän nykyisessä *1 momentissa* tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi. Lisäksi korjattaisiin yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevien viittausten kirjoitustapa. Nykyiset 1 ja 2 momentit siirtyisivät 2 ja 3 momenteiksi.

108 §. Kuuluttaminen. Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättävän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutus-aikaa ei ehdoteta muutettavaksi. Lisäksi pykälässä tienpitoviranomainen muutettaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

108 a §. Rekisteri maanteistä. Uuteen 108 a §:ään nostettaisiin maanteiden rekisteröintivelvollisuutta koskeva säännös maanteistä annetusta asetuksesta. Viranomaista koskevan veloitteen perussäännös olisi syytä säätää lain tasolla. Nykytilaa ei ole tarkoitus muuttaa muilta osin.

109 a §. Poikkeuslupa. Nykyisten maantielain 42 §:n 7 momentissa, 42 a §:n 4 momentissa, 42 b §:n 4 momentissa sekä 52 b §:ssä säädetään Liikennevirastolle määräyksenantovaltuuksia.

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

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

Lisäksi pykälän *1 momentissa* säädettäisiin poikkeamisen edellytyksistä. Poikkeusluvan myöntäminen ei saisi missään olosuhteissa vaarantaa liikenneturvallisuutta tai aiheuttaa vaaraa tien liikenteelliselle tai tekniselle toimivuudelle. Poikkeamispäätöksen tekemiseen liittyy oikeudellisen harkinnan lisäksi yleensä myös tarkoituksenmukaisuusharkintaa, jota kuitenkin rajoittai-

sivat yleiset hallinto-oikeudelliset periaatteet. Poikkeuslupaa olisi haettava ennen toimenpiteisiin ryhtymistä ja hakijan olisi odotettava Liikenneviraston poikkeamista koskevan päätöksen antamista ennen mahdollisen poikkeuksen toteuttamista.

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

1.2 Laki Liikennevirastosta

2 §. Tehtävät. Pykälän 1 momentin 4-6 kohdat muutettaisiin vastaamaan maakuntaudistuksen myötä muuttuvia Liikenneviraston vastuita. Momentin 4 kohdasta poistettaisiin Liikenneviraston ELY-keskuksia koskeva ohjaustehtävä. Kohdassa todettaisiin, että Liikenneviraston tehtävänä olisi vastata tienpidon ohjauksesta sekä yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa. Momentin 5 kohtaan lisättäisiin vastaaminen saariston liikenne- ja kuljetuspalveluiden erillirahoituksesta valtion talousarvion puitteissa. Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin liikennetietoa koskevasta yhteistyöstä ja sopimusjärjestelyistä maakuntien kanssa vastaaminen.

6 §. Tehtäviä koskevat siirtymäsäännökset. Pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, jonka mukaan Liikennevirasto vastaisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikennevastuualueen ohjauksesta ja yksityisteitä koskevien valtionavustusten kohdentamisesta 31 joulukuuta 2019 saakka.

1.3 Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta

2 §. Tehtävät. Pykälän 1 momentin 4 ja 6-7 kohdat ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännöksiä, joissa säädetään tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä.

Momentin 4 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on huolehdittava toimi-alaansa kuuluvista liikennemarkkinoihin ja liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvistä tehtävistä sekä edistettävä digitalisaatiota sekä mahdollistettava liikenteeseen liittyvien kokeilujen, tutkimuksen ja innovaatioiden toteutuminen. Viraston liikenneasioiden rekisteriä voitaisiin jatkossa käyttää entistä paremmin liikkumispalveluiden edistämiseen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Lisäksi tietoja voisi luovuttaa entistä paremmin liikenteeseen liittyvissä kokeiluissa, tutkimuksessa ja innovaatiotoiminnassa.

Momentin 5 kohdan muutokset liittyvät maantielain (503/2005) muuttamisesta annetun lakiehdotuksen 1a luvun säännöksiin, erityisesti 15 d §:n säännöksiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä. Ehdotetaan, että virasto osallistuisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiseen ja toiminnalliseen valmisteluun sekä maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen yhteistyössä maakuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Virasto avustaisi liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisten ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteiden yhteensovittamisessa. Viraston tehtävänä olisi myös valvoa, että liikennejärjestelmässä noudatetaan sitä koskevia sääntöjä ja määräyksiä. Valvonta tapahtuisi viranomaisvalvonnalla, raportoinnilla ja tarvittavien lupien ja todistusten myöntämisellä.

Momentin 6 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtisi virastolle annetuista liikenteen hinnoitteluun liittyvistä tehtävistä, esimerkiksi taksiliikenteen osalta. Lisäksi se vastaisiin toimialan kiinnitys-, verotus- ja rekisteröintitehtävistä sekä tietopalvelutehtävistä. Liikenteen palveluista annetun lain tullessa voimaan 1.7.2018 yksittäiset liikennealan rekisterit yhdistetään yhdeksi liikenneasioiden rekisteriksi, jota hallinnoi Liikenteen turvallisuusvirasto. Virasto hoitaisi myös toimialaansa kuuluvien alusten, ilma-alusten, ajoneuvojen ja kulkuneuvojen rekisteröintitehtävät ja toimialansa tietopalvelu-tehtävät. Tietopalvelutehtävä koostuisi pääosin ajoneuvoihin ja niiden kuljettamiseen liittyvästä laajamittaisesta tietopalvelutehtävästä, mutta myös enenevässä määrin muita liikennemuotoja koskevasta tehtävästä erityisesti henkilötietoa sisältymättömän avoimen datan osalta.

Momentin 7 kohdassa säädettäisiin kootusti Liikenteen turvallisuusviraston tehtävästä myöntää toimialalla edellytettäviä lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä ja huolehtia pätevyuden arvioinnin järjestämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii jo nykyisin ilmailun, merenkulun ja tieliikenteen henkilölupien ja pätevyysien myöntämisestä sekä kuljettajantutkintojen järjestämisestä ja sekä ajokorttien myöntämisestä. Samoin virasto vastaa ilmailun ja rautateiden organisaatiolupien ja hyväksyntöjen myöntämisestä ja valvonnasta sekä ilmailun ja rautateiden toimijoiden hallintajärjestelmä- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmätyön edistämisestä, ilmatilanhallinnan, lennonvarmistuksen ja lentopaikkojen viranomaispalveluista, rautateiden infrastruktuurin sekä kaluston hyväksyntä- ja rekisteröintipalveluista. Liikennepalvelulain voimaantullessa Liikenteen turvallisuusvirastoon siirtyvät ELY-keskusten henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat lupatehtävät (taksiluvat, henkilöliikenne- ja tavaraliikenneluvat). Tehtävien olisi tarkoitus siirtyä Liikenteen turvallisuusvirastoon 1.7.2018.

1.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä

5 §. *Siirto pysäköimistä koskevan säännöksen perusteella.* Pykälän 1 ja 4 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

6 §. *Siirto tiealueella tehtävän työn tai järjestettävän tapahtuman perusteella.* Pykälän 1 momentissa tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

7 §. *Hylätyn ajoneuvon siirto.* Pykälässä tienpitoviranomaisen muutettaisiin tienpitäjäksi.

9 §. *Ajoneuvon siirrosta ilmoittaminen ja siirtopäätös.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Tästä pykälästä poistettaisiin viittaus kumottavaan kuulutuslakiin. Tilanne, jossa ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, vastaa hallintolain 55 §:n 1 momentissa säädettyä yleistiedoksiannon käyttötilannetta, minkä vuoksi tilanteessa sovellettaisiin hallintolain 62 §:n yleistiedoksiannonmenettelyä. Hallintolain 62 §:ään ehdotetaan mainitussa hallituksen esityksessä otettavaksi kuntalain 140 §:n 1 momenttia asiallisesti vastaavat säännökset yleistiedoksiannon toimittamisesta yleisessä tietoverkossa.

14 §. *Täytäntöönpano ja tarkemmat säännökset.* Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Liikennevirastoksi ja maakunnaksi.

1.5 Ilmailulaki 864/2014

76 §. *Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Maakuntia kuultaisiin ennen kuin Liikenteen turvallisuusvirasto tekee päätöksen lentopaikan käytön kiellosta tai rajoituksesta muun syyn kuin

lentoturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden perusteella. Momenttia sovellettaisiin elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista olisi kumottu.

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

184 §. Siirtymäsäännökset. Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa määriteltäisiin lain 76 §:n 4 momenttia koskeva siirtymäsäännös. Momenttia sovellettaisiin elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksiin kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2019.

1.6 Laki liikenteen palveluista 320/2017

III OSA

Palvelut

3 luku: Hankintamenettelyt ja yksinoikeuden antaminen

11 §. 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 Liikennevirastolta 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 Liikennevirastolta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta ennen julkisen palveluvelvoitteen asettamista. Liikenneviraston tehtävänä on seurata liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu lentoliikenteen harjoittajien arviointiin liittyviä tehtäviä.

Lentoliikenteen ostot rahoitetaan Liikenneviraston momentilla olevasta määrärahasta. Virasto tekee määrärahan kohdentamisesta sopimuksen julkisen palveluvelvoitteen asettaneen maakunnan kanssa. Ennen maakuntalain voimaantuloa koskeviin sopimusjärjestelyihin sovelletaan siirtymäjärjestelyitä (liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevan lakiehdotuksen siirtymäsäännöksen 15 momentti), joiden mukaan olemassa olevat sopimukset siirtyvät maakuntien vastuulle, elleivät ne irtisano sopimuksia päättymään.

4 luku: Liikennepalvelujen julkinen tuki

Lain III osan 4 lukua koskeva muutosehdotus liittyy virheellisen muotoilun korjaamiseen.

1 §. Valtionrahoituksen käyttötarkoitukset. Pykälän 1 momentin 3 kohta muutettaisiin vastaamaan voimassaolevan joukkoliikennelain muotoilua. Tarkoituksena oli liikennepalvelulain ensimmäisessä vaiheessa muuttaa vain säännöksen muotoilua mutta säilyttää sisältö. Tässä yhteydessä kuitenkin virheellisesti yritykset jäivät pois kehittämis-, 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.

IV OSA

Viranomaiset ja valvonta

1 luku: Viranomaisten toiminta

4 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset on korvattu toimivaltaisilla 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. Momentissa säädettäisiin myös siitä, että maakunnat voivat tehdä julkisen järjestämisessä ylimaakunnallista yhteistyötä.

Pykälän 3 momentin 1 kohtaa muutettaisiin siten, että Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivalta esitettäisiin jatkossa yleisemmässä muodossa. Tässä laissa annettaisiin kuntayhtymälle toimivalta hoitaa palvelusopimusasetuksen mukaisia viranomaistehtäviä ja laissa olisi viittaus kuntayhtymän perussopimukseen, jonka perusteella kuntayhtymän alue määrittäisi. Koska kuntayhtymän alue saattaa jatkossa laajentua, laissa ei enää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän osalta lueteltaisi jäsenkuntia nimeltä vaan sen sijaan todettaisiin kuntayhtymän toimialueen määräytyvän sen kuntalain (410/2015) 56 §:ssä tarkoitetun perussopimuksen mukaisesti. Tällöin välttyttäisiin tarpeelta tehdä lakiin muutoksia aina silloin, jos kuntayhtymään liittyy uusia jäsenkuntia.

Ehdotettu muutos kattaisi myös Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän suunnitellun laajentumisen Siuntion ja Tuusulan alueelle 1.1.2018 alkaen.

5 §. *Palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.* 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 Merilaki 674/1994

12 luku. Rajoitusrahasto ja rajoitusoikeudenkäynti.

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

1.8 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.

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-, ohjaus- ja valvontavirastoksi.

15 §. *Hallintopakko.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa ja valvontavirastoksi.

16 §. *Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka.* Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

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

1.9 Ratalaki 110/2007

4 §. *Rautateiden luokitus.* Pykälässä säädetään rautateiden luokituksesta, ja erityisesti rautateiden runkoverkosta. Rautateiden runkoverkko koostuu 1 momentin mukaan nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Muu rataverkko koostuu 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Pykälän 3 momentissa säädetään runkoverkon määrittämistä koskevasta päätöksenteosta. Momenttia muutettaisiin selkeyttämään päätöksenteon muotoa niin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöstä ei tähän mennessä ole annettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös olisi hallinnon sisäinen määräys, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnonala. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon määrittelyssä on kyseessä asia,

jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin lisäksi antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Rataverkon palvelutasoa tarkastellaan runkoverkon liikenneprofiilin mukaan (tavaraliikenne ja henkilöliikenne). Rataverkon palvelutason määrittämisessä keskeistä on rataosien riittävän välityskyvyn ja rautatieliikenteen toimivuuden näkökulmat. Myös radan mahdollistama nopeus ja akselipaino ovat olennaisia ratojen palvelutason tekijöitä.

Tähän pykälään sisältyvän luokittelun lisäksi rautateitä koskee niin sanottuun TEN-T-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta) sisältyvä luokittelu, jonka nojalla osa rautateistä kuuluu myös asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon.

5 §. Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Pykälään yhdistettäisiin nykyisen 5 §:n rataverkon kehittämistä ja kunnossapitoa sekä 6 §:n rautatien rakentamista koskevat säännökset. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan paremmin säännöksen uutta sisältöä, ja tehtäisiin vaatimuksiin eräitä täydennyksiä. Radanpidolla tarkoitetaan ratalain 3 §:n 7 kohdan mukaisesti rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista. Ehdotetut muutokset vastaavat pitkälti maantielain 13 §:ssä ehdotettuja muutoksia.

Pykälän 1 momenttiin koottaisiin rataverkon kehittämisen ja kunnossapidon keskeisten tavoitteiden edistämistä koskevat vaatimukset, jotka ohjaavat myös rataverkkoon tehtäviä investointeja. Uutena vaatimuksena momentin 1 kohtaan sisältyisi velvoite edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman tavoitteita. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsunnitelmasta säädettäisiin edellä ehdotetun liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 1 a luvussa. Nykyisinkin esimerkiksi 5 §:n 2 momentissa on edellytetty liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulman huomioimista.

Momentin 2 kohdan mukaan nykytilaa vastaavasti olisi edelleen edistettävä myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä yleisesti sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, ja niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Alueiden kehittämiseen liittyy muun muassa aluekehityspäätös ja siinä asetettavat tavoitteet. Aluekehityspäätöksestä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista, jota koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan työ- ja elinkeinoministeriössä. Radanpidossa tulisi edistää ympäristön kannalta kestävästä maankäytöstä ja yhdyskuntarakennetta. Rataverkkoa tulisi lisäksi kehittää niin, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle ilmastotavoitteet ja taloudellinen tehokkuus huomioon ottaen säilyvät. Kirjaus alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden huomioon ottamista koskevasta vaatimuksesta tarkoittaisi, että rataverkkoa ja yksittäisiä rautateitä tulisi suunnitella ja rakentaa siten, että edellytykset alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle kehittämiselle säilyvät huomioiden yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Momentin 3 kohtaan lisättäisiin velvollisuus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Rautatieliikenne tärkeä osa matkaketjuja, ja myös itse rataverkolla on vaikutusta liikenteen päästöjen syntymiselle muun muassa kulkutapojen valintaan vaikuttaen. Rataverkko osaltaan palvelee erilaisten toimintojen aiheuttaman liikennetarpeen täyttämistä, ja sen laajuus, ominaisuudet ja sen tuoma saavutettavuus vaikuttavat toimintojen sijoittumiseen ja siten myös kulkutapojen valintaan, liikenteen kysyntään ja eri liikennemuotojen liikennesuoritteisiin. Etenkin yhteysväleillä, joilla kysyntää on eniten tulisi rautatieliikenteestä pyrkiä muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille. Rautateiden henkilöliikenteen markkinaosuus on nykyisin noin 5 %. Tavaraliikenteessä rautateillä on noin 25 % markkinaosuus kaikista kuljetuksista.

Momentin 4 kohtaan sisällytettävän uuden vaatimuksen mukaan radanpidossa olisi edistettävä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämismahdollisuuksia, liikenteen automaatiota ja liikenteen palveluiden kehittämisen edellytyksiä. Uudet digitaaliset ratkaisut voivat myös laskea infrastruktuurikustannuksia ja lisätä raideliikenteen kilpailukykyä. Tieto on digitaalisten mahdollisuuksien käyttöönoton perusedellytys. Tieto on uusien digitaalisten palveluiden raaka-ainetta. Kattava tieto ja sen siirtämiseen tarpeelliset yhteydet sekä niiden rakentaminen ovat keskeinen edellytys liikenteen digitaalisten palveluiden kehittymiselle ja muullekin digitalisaatiolle samoin kuin automaatiolle. Rautatieliikenteen automaation kohteita on muun muassa rautatieliikenteen hallinnassa sekä infraan liittyvissä optimointimahdollisuuksissa rataverkon kunnossapitoon liittyen.

Pykälän 2 momenttiin koottaisiin radanpidon toteuttamista koskevat keskeiset vaatimukset. Vaatimukset koskisivat radanpidosta vastaavien tahojen toimintaa kaikkien radanpitoa koskevien toimintojen suorittamisessa.

Momentin 1 kohtaan siirrettäisiin nykyisen 5 §:n 1 momentin ensimmäisen lauseen ja 6 §:n 4 momentin mukaiset vaatimukset. Kohdan mukaan rataverkon tulisi tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon esteettömät yhteydet, eri väestöryhmien liikkumistarpeet sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Rautatieliikenteen ja yhteyksien toimivuus ja liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. Esteettömyydellä on merkitystä etenkin solmupisteiden ja laitureiden kohdalla. Siirtymisen liikennevälineestä toiseen tulisi olla toimivaa ja turvallista.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin uutena vaatimuksena siitä, että rataverkon tulisi luoda edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi niin, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla. Rautatieliikenne on asteittain avautumassa kilpailulle. Liikenne- ja viestintäministeriö on myöntänyt toimiluvan neljälle rautatieyritykselle harjoittaa rautatieliikennettä. VR-Yhtymä Oy:llä on toimilupa harjoittaa henkilö- ja tavaraliikennettä koko rataverkolla, Fennia Rail Oy:llä on toimilupa koko rataverkolla tapahtuviin tavarankuljetuksiin. Ratarahiti Oy:llä on toimilupa paikallisiin tavarankuljetuksiin ja Aurora Rail Oy:llä on toimilupa vaihtotyökuljetuksiin Suomen rataverkon ratapihoilla. Rautatieyritysten lisäksi rautatieliikenteen harjoittajiin luetaan radanpidon kunnossapitoyritykset sekä museoliikenteen harjoittajat.

EU:n neljäs rautatiepaketti edellyttää, että tavaraliikenteen ja EU:n sisäisen kansainvälisen henkilöliikenteen lisäksi myös kotimaan henkilöliikenteeseen turvataan avoin markkinoillepääsy 3 päivään joulukuuta 2019 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner julkaisi 9 päivänä elokuuta 2017 suunnitelman, miten Suomessa kotimaan henkilöliikenne avataan kilpailulle ja alueellisten käyttöoikeussopimusten mukaiset henkilöliikennejärjestelyt kilpailute-

taan. Kun rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten määrä kasvaa ja tavoitteena on kasvattaa myös rautatieliikenteen kulkumuoto-osuutta ja liikennemääriä tulevaisuudessa, tämä edellyttää panostusta myös rataverkkoon ja sen kapasiteettiin.

Momentin 3 kohtaan siirrettäisiin voimassa olevan 5 §:n 1 momentin toisen virkkeen mukaiset vaatimukset siitä, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi ja luonnonvaroja käytetään säästeliäästi. Radanpidossa olisi tehtävä ympäristön kannalta vastuullisia valintoja.

Momentin 4 kohtaan siirrettäisiin nykyisin ainoastaan rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momenttiin sisältyvä vaatimus, jonka mukaan radanpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Jatkossa edellytettäisiin kuitenkin, ettei radanpidosta saisi aiheutua enempää haittaa kuin on välttämätöntä, ei siis enää enempää haittaa kuin on tarpeen. Rautatiestä ja radanpidosta aiheutuu esimerkiksi meluhaittoja rautateiden varsille.

Momentin 5 kohdassa säädettäisiin, että rautateiden on oltava liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia, rautatieliikenteen ja muun liikenteen kannalta mahdollisimman turvallisia, ja niiden tarkoitus on saavutettava mahdollisimman edullisesti. Näiden asioiden huomiomisesta säädetään nykyisin rautatien rakentamista koskevan 6 §:n 3 momentissa. Radanpidon olisi perustuttava pitkällä aikavälillä kustannustehokkaihin ratkaisuihin. Jatkossa toimivaan rautatieinfrastruktuurin toimivuutta on arvioitava yhä enemmän digitalisaation ja automaation tuomien mahdollisuuksia ja toisaalta edellytysten kautta.

Momentin 6 kohtaan sisällytettäisiin vaatimus huomioida alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö. Myös tästä vaatimuksesta säädetään nykyisin 6 §:n 3 momentissa.

Momentin 7 kohdan mukaan rautateitä ja niiden kunnossapitoa koskevien tietojen olisi oltava ajan tasalla ja käytettävissä. Näillä tiedoilla voidaan tarkoittaa muun muassa rataverkon kuntoa, ratatöitä sekä esimerkiksi häiriötilanteita koskevia tietoja.

Momentin 8 kohtaan lisättäisiin vaatimus rautateiden ja niihin liittyvän digitaalisen infrastruktuurin yhteentoimivuudesta muun liikenneverkon ja muuhun siihen liittyvän digitaalisen infrastruktuurin kanssa. Rautateihin liittyvällä digitaalisella infrastruktuurilla tarkoitetaan esimerkiksi niihin liittyviä viestintäverkkoja sekä tietojärjestelmiä, joissa rautateihin liittyvää tietoa käsitellään. Yhteentoimivuudella tarkoitettaisiin esimerkiksi sitä, että rautateihin liittyvät järjestelmät ja infrastruktuuri mahdollistaisivat siirtymisen valtion rataverkolta yksityiselle rataverkolle. Yhteentoimivuus voitaisiin esimerkiksi varmistaa rautateiden varusteita taikka liikenneteknisiä ratkaisuja koskevin määräyksin, joita Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 4 momentin perusteella.

Pykälän 3 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan 6 §:n 1 ja 2 momentin säännökset, jotka asettavat edellytykset rautatien rakentamiselle ja uuden rautatien rakentamiselle.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat radan rakennetta, varusteita sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä.

6 §. Rautatien rakentaminen. Pykälä kumottaisiin ja sen sisältö siirrettäisiin edellä ehdotettuun 5 §:ään.

8 §. Yleistä rautatien suunnittelusta. Pykälän 2 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Momenttiin lisättäisiin Valtion lupa- ja

valvontavirasto. Nykyinen 3 momentti kumottaisiin, ja siihen sisältyneet säännökset liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun korvattaisiin valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsunnitelmaa koskevin kirjauksin 2 momentissa. Valtakunnallisesta ja maakunnallisista liikennejärjestelmäsunnitelmista säädettäisiin jatkossa tähän esitykseen sisältyvällä maantielain muutoksella annettavassa laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

10 §. Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu. Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

22 §. Vuorovaikutus. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

25 a §. Tasoristeyskoskevat ratasuunnitelmat. Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto.

28 §. Suunnitelmien hyväksyminen. Maakunnan liitto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

28 a §. Lupa tasoristeysrakentamiseen ja siirtämiseen. [täydennetään] Pykälässä säädetään tasoristeysluvasta. Lailla 567/2016 (HE 49/2016 vp) muutettiin sääntelyä siitä, mille rataverkon osalle ei lähtökohtaisesti saisi rakentaa pysyviä tasoristeyskoskevia. Ennen mainittua lainmuutosta uusi pysyvä tasoristeys oli mahdollista rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Lailla 567/2016 sääntely muutettiin niin, että nykyisin runkoverkon sijasta TEN-radat muodostavat sen rata-verkon osan, jolle uusia tasoristeyskoskevia ei sallita. TEN-verkolla tarkoitetaan niitä rautateitä, jotka kuuluvat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 tarkoitettuihin ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Muutosta perusteltiin sillä, ettei runkoverkon laajuutta oltu määritelty. Alkuperäisen sääntelyn tavoitteet tasoristeysten määrän rajoittamisesta eivät siten olleet toteutuneet.

Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöksentekoa selkeytettäisiin edellä 4 §:ään ehdotetuilla muutoksilla. Jotta runkoverkon 4 §:n mukainen palvelutarkoitus voisi toteutua tarkoitettulla tavalla runkoverkosta päätettäessä, on tarpeen voida rajoittaa tasoristeysten rakentamista myös runkoverkolla. Rautateiden runkoverkko olisi todennäköisesti suurelta osin TEN-verkon kanssa yhtenevä, mutta se voisi olla myös laajempi. Siksi ehdotetaan, että palautettaisiin runkoverkko TEN-verkon rinnalle määriteltäessä se rata-verkon osa, jolle uusia tasoristeyskoskevia ei lähtökohtaisesti saa rakentaa. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitseviä tarpeellisia lisäyksiä. Pykälän 2-5 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

28 c §. Lupa rautatien ylittämiseen. Pykälässä säädetään luvasta rautatien ylittämiseen tasoristeyksessä moottorikelkalla tai muulla maastoajoneuvolla. Vastaavasti kuin tasoristeysten osalta, nykyisin TEN-verkko on määritelty siksi rataverkon osaksi, jolle lupaa ylittää rautatie ei pääsääntöisesti voida myöntää. Pykälään tehtäisiin edellä 28 a §:ään ehdotettuja muutoksia vastaavat muutokset koskien runkoverkon lisäämistä säännökseen TEN-verkon rinnalle niin, että radanpitäjä voisi myöntää luvan ylittää rautatie vain runkoverkon ja TEN-verkon ulkopuoliselle rataosalla. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin tätä merkitseviä tarpeellisia lisäyksiä. Pykälän 2-4 momentteja ei ehdoteta muutettavaksi.

43 a §. Puhevallasta ratatoimituksessa. Pykälä kumottaisiin tarpeettomana. Radanpitäjänä toimisi Liikennevirasto.

69 §. *Korvausten maksaminen ja korko.* Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskus muutettaisiin radanpitäjäksi.

79 §. *Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä.* Pykälän 3 momentissa maakunnan liitto muutettaisiin maakunnaksi.

89 a §. *Eräät vahingonkorvausasiat.* Pykälä kumottaisiin tarpeettomana, koska toimivallasta ei ole tarpeen säätää erikseen.

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.

95 §. *Kuuluttaminen.* Oikeusministeriö valmistelee hallituksen esitystä, jolla kumottaisiin laki julkisista kuulutuksista vanhentuneena ja lisättäisiin julkista kuuluttamista koskeva yleissäännös hallintolakiin (esitysluonnos on lausuntokierroksella 9.3.2018 asti). Kuulutus ja kuulutettavat asiakirjat julkaistaisiin yleisessä tietoverkossa viranomaisen verkkosivuilla. Tarpeen vaatiessa kuulutus julkaistaisiin myös asian vaikutusalueen sanomalehdessä tai muulla viranomaisen päättämällä tavalla.

Ehdotetaan, että tässä pykälässä tarkoitettuun kuuluttamiseen sovellettaisiin hallintolakiin lisättävän julkisia kuulutuksia koskevan 62 a §:n mukaista menettelyä. Pykälästä poistettaisiin samalla hallintolain 62 a §:n kanssa päällekkäinen sääntely. Voimassaolevaa 30 päivän kuulutus-aikaa ei ehdoteta muutettavaksi.

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 1.1.2020. Lisäksi muutettaisiin ulkoasiainministeriön kirjoitusasu ulkoministeriöksi ja tullihallituksen kirjoitusasu Tulliksi.

1.11 Laki sähköisen viestinnän palveluista 917/2014

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 31.12.2019.

352 §. *Siirtymäsäännös.* Pykälään lisättäisiin uusi 12 momentti, jonka mukaan lain 318 §:n 2 momentin tietojensaantioikeus koskisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia siihen saakka, kunnes laki elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista kumottaisiin 31.12.2019.

1.12 Turvallisuustutkintalaki 525/2011

16 §. Ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 2 momentin 3 kohdassa aluehallintovirasto muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.13 Vesiliikennelaki 463/1996

15 §. Alueelliset kiellot ja rajoitukset. Pykälän 2 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Kielloista ja rajoituksista päättäisi Liikennevirasto sekä yleisillä kulkuväylillä että muilla vesialueilla.

16 §. Vesikulkuneuvotyyppeä koskevat kiellot ja rajoitukset. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus poistettaisiin.

17 §. Kielto- ja rajoitusasioiden käsittely. Pykälän 1 ja 2 momentissa toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi. Pykälän 1 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös se voisi tehdä sitä koskevassa asiassa esityksen 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun kiellon tai rajoituksen määrittämiseksi. Pykälän 2 momentissa luetteloon lisättäisiin maakunta siten, että myös sille olisi varattava tilaisuus tulla kuulluksi sitä koskevassa asiassa.

18 §. Kiellon ja rajoituksen voimaantulo. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus poistettaisiin.

21 §. Lupa kilpailuihin ja harjoituksiin. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin kunnalle oikeus periä maksuja 1 momentilla tarkoitetulla moottorikäyttöisillä vesikulkuneuvoilla suoritettavien kilpailujen tai harjoitusten toistuvasta tai pysyvästä järjestämisestä haettavasta kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen luvasta sekä 2 momentissa tarkoitetun yksittäisen tapahtuman järjestämisen luvasta, jos on odotettavissa merkityksellisiä ympäristöhaittoja.

Pykälän 3 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi. Pykälän 4 momentissa puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen kirjoitusasu muutettaisiin Puolustusvoimiksi ja Rajavartiolaitokseksi.

22 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista poistettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Momenttiin lisättäisiin valitus maakunnan päätöksistä.

23 §. Valvonta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin Valtion lupa- ja valvontavirastoksi.

1.14 Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994

12 §. Kuljetus ja tilapäinen säilytys kuljetusketjussa. Pykälän 4 momentissa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus muutettaisiin maakunnaksi.

1.15 Laki maantielain muuttamisesta annetun lain ja eräiden muiden lakien voimaantulo

Tämä laki sisältää maakuntauudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnalle siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen. Tällä lailla toteuttaisiin myös maakuntauudistuksen yhteydessä ELY-keskuksista Liikennevirastoon tehtävät siirrot. Lisäksi laissa säädetään maakuntavaltuuston päätöksestä, joka koskee valtiolta maakunnalle siirtyvää omaisuutta ja sopimuksia. Lisäksi luvussa on säännökset velkojille ja sopimusosapuolille tehtävistä ilmoituksista sekä väliaikaishallintoa koskevien säännösten soveltamisesta. Luvun säännökset

vastaisivat maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon annettavan lain säännöksiä. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle helmikuussa 2018. Keskeistä tällä lailla siirrettävien tehtävien osalta ovat henkilöstöä 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 (/) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. Voimaantulevat säädökset. Pykälä sisältäisi säännökset voimaan tulevista laeista. Ehdotetulla lailla tulisi voimaan 14 lakia. Tarkoituksena on, että lait tulevat voimaan 1.1.2020. Ehdotetaan 2 momentissa säädettäväksi, että eräät maantielain muuttamisesta annetun lain ja ratalain muuttamista annetun lain säännökset tulisivat kuitenkin voimaan tätä aiemmin, mahdollisimman pian lakien vahvistamisen jälkeen. Nämä säännökset koskevat liikennejärjestelmäsunnittelua sekä lakeihin lisättäviä tienpidon ja radanpidon yleisiä vaatimuksia sekä maanteiden palvelutasoa ja kunnossapitoa.

2 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin ehdotetun voimaantulolain soveltamisalasta. Ehdotetussa laissa säädetään 1 §:ssä mainituissa laeissa tarkoitettujen tehtävien siirtämisestä. Lain 1 §:ssä tarkoitettujen tehtävien siirrot koskevat toisaalta maakuntauudistuksesta johtuvia tehtävien siirtoja valtiolta ja maakuntien liitoilta maakunnille ja toisaalta ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Laissa säädettäisiin lisäksi eräiden nykyisin ELY-keskuksissa hoidettavien tehtävien siirtämisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (/) 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 voimaantulolaki koskisi siten ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin maakuntien tehtäväläisyyssäännöksen 14 kohdassa tarkoitettujen tehtävien maakunnille siirtämisen voimaantulo- ja siirtymäsääntelyä: liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun. Tämä laki koskisi mainitun lain 6 §:n 1 momentin 15 kohdan osalta liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtävien maakunnille siirtämisen voimaantulo- ja siirtymäsääntelyä. Maakuntalain 6 §:n 1 momentin 15 kohta sisältyy myös yksityisteitä koskevat valtionavustustehtävät, mutta niitä koskevat voimaantulo- ja siirtymäsäännökset sisältyvät ehdotettuun yksityistielakiin (HE 147/2017 vp). Tämä voimaantulolaki koskisi myös ehdotetun maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä koskevan tehtävän voimaantulo- ja siirtymäsääntelyä.

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

Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemalla hallituksen esityksellä ehdotetaan Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamista osakeyhtiöksi (lausuttavana x.2.2018 asti). Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa hoidettavat tieliikennetelematiikan tehtävät liittyvät kiinteästi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluihin, minkä vuoksi liikenteenohjauksen ja telematiikan asiantuntijatehtävät ehdotetaan siirrettäväksi mainittuun yhtiöön. Samoin nykyisin Pirkanmaan ELY-keskuksessa toimivan Liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävät sopisivat hyvin perustettavan yhtiön hoidettavaksi, ja myös ne ehdotetaan siirrettäväksi mainittuun yhtiöön. Tehtävien siirrot ELY-keskuksista on syytä tehdä samassa yhteydessä, kun ne maakuntaudistuksen toteutuessa lakkaavat. Koska yhtiö on tarkoitettu perustaa ja siirrot Liikennevirastosta toteuttaa 1 päivänä tammikuuta 2019 ELY-keskusten tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirroista säädettäisiin tässä laissa, eikä laissa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annettavassa laissa.,

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

2 luku Maakuntiin tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

3 §. *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 viranomaisena voidaan selvittää maakuntalain mainituilla tehtävien aloilla niissä tapauksissa, joissa jokin yksittäinen tehtäväkohtainen erityissäännös on jäänyt muuttamatta. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen voimaanpanolain 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.

4 §. *Vireillä olevia asioita sekä tehtäviin liittyviä oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitteystä. 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 2020 toimivaltaiselle maakunnalle. Toimivaltainen maakunta määrittäisi muun lainsäädännön perusteella. Alueellisesti toimivaltainen maakunta määrittäisi maakunta- ja sote-uudistuksen ehdotetun voimaanpanolain 5 §:ssä säädetyn maakuntajaon mukaisesti tai tehtävään liittyvän alueellista toimivaltaa koskevan erityissäännöksen mukaisesti. Maakuntien omaisuusjärjestelyjä koskevat säännökset sisältyisivät tämän lain 8-17 §:iin.

5 §. *Valtiolta siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälässä säädettäisiin maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan

lainsäädännön voimaantulon annettavan lain 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. Mainittua lakia koskeva hallituksen esitys on tarkoitettu antaa eduskunnalle helmikuussa 2018. Valtion henkilöstön asemasta toiminnan ja tehtävien uudelleenjärjestelyissä säädetään virkamiesten osalta valtion virkamieslaissa (750/1994) ja työsuhteisten osalta työsuhtesopimuslaissa (55/2001). Tehtävien ja toiminnan uudelleenjärjestelyihin sovelletaan myös EY:n 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 työsuhtesopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin tämän lain muutoksella toteutettaviin työnantajan vaihtumista merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täyttyvätkö niissä valtion virkamieslaissa ja työsuhtesopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Ratkaisu on yhdenmukainen maakuntaudistuksen 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 maakuntaudistuksessa sen maakunnan tai maakuntien valtakunnallisen palvelukeskuksen palvelukseen, jolle siirtyisivät ne tehtävät, joita asianomainen henkilö on hoitanut ennen siirtymistä. Määräaikaisessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi maakuntaan määräaikaisen palvelussuhteensa keston ajaksi.

Liikkeenluovutuksessa luovutuksensaaja tulee sidotuksi aikaisempaa työnantajaa sitoneeseen virka- ja työehtosopimukseen siihen saakka, kunnes sen voimassaoloaika päättyy, vaikkei luovutuksensaaja olisikaan kyseisen työnantajaliiton jäsen (työehtosopimuslain (436/1946) 5 §, valtion virkamieslain 5 f §). Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä edellä kerrottu periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, se sitoo luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Henkilöstö siirtyisi maakuntien palvelukseen valtion virkamieslain ja työsuhtesopimuslain 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 Liikennevirastoon siirtyviin tehtäviin. Pykälän 2 momentin mukaan henkilö siirtyisi maakunnan palvelukseen, jos tämän lain mukaan maakunnalle siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään. 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 nykyjohdon 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. Maakuntauudistuksessa on linjattu, että valtio ei erikseen maksa maakunnille vuodenvaihteessa 2019–2020 erääntyneitä lomapalkkavelkaa. 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 määrittellään 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 31.12.2021 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.

6 §. Maakuntien liitoista siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä säädettäisiin maakuntien liittojen henkilöstön asemasta tämän lain mukaisesti maakuntiin siirtyvillä tehtäväaloilla. Maakuntien liittojen tehtävät ehdotetaan siirrettäväksi kokonaisuudessaan uusille maakunnille. Tehtäväsiirtojen jälkeen jäsenkunnat lakkauttaisivat nykyiset kuntayhtymämuotoiset maakuntien liitot. Maakuntien liittojen henkilöstö siirtyisi näin kokonaisuudessaan uusien maakuntien palvelukseen. Maakuntien liittojen lakisääteisenä tehtävänä on alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista annetussa laissa (7/2014) tarkoitetut aluekehittämisviranomaisen tehtävät, joihin sisältyy tällä lailla siirrettävä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtaminen muualla kuin Helsingin seudulla. Lisäksi maakuntien liittojen lakisääteisenä tehtävänä ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaiset suunnittelu- ja maakuntakaavoitus-tehtävät.

Työnantajavaihdostilanteita sääntelee virkamies- ja työoikeudessa niin sanottu liikkeenluovutusperiaate. Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan kunnallisesta viranhaltijasta annetun lain (304/2003, jäljempänä viranhaltijalaki) 25 §:n mukaan kunnan tai kuntayhtymän toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Työsopimuslain (55/2001) 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 sivutoimimisena harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Liikkeenluovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työ- ja virkasuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet siirtyvät uudelle työnantajalle.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että siirrettäessä maakuntien liittojen tehtävät uuteen maakuntaan tai maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskukseen, tehtävien ja tehtäviä hoitavan henkilöstön siirtoon sovellettaisiin liikkeenluovutusta. Tämä tarkoittaisi sitä, että henkilöstön siirtyminen katsottaisiin suoraan liikkeenluovutukseksi. Näin ollen viranhaltijalain ja työsopimuslain liikkeenluovutussäännöksiä sovellettaisiin kaikkiin maakuntauudistuksen yhteydessä toteutettaviin työnantajan vaihtumisesta merkitseviin muutoksiin riippumatta siitä, täytyvätkö niissä viranhaltijalain ja työsopimuslaissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit.

Liikkeenluovutuksen periaatteen mukaan henkilöstö siirtyy tehtäviensä siirtymisen mukana uuden organisaation palvelukseen. Maakuntauudistuksessa henkilöstö siirtyisi sen maakunnan tai maakuntien valtakunnalliseen palvelukeskuksen palvelukseen, jonne siirtyvät ne tehtävät, joita henkilö on hoitanut.

Ehdotetun maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitetut maakuntien liitoissa hoidetut liikennejärjestelmään liittyvät tehtävät siirtyvät ehdotetulla lainsäädännöllä maakuntien liitoista maakuntien järjestettäväksi. Liikennejärjestelmätyötä tehdään nykyisin myös ELY-keskuksissa. Valtiolta siirtyvän henkilöstön asemasta säädettäisiin edellä 5 §:ssä.

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 §:n ja viranhaltijalain 25 §:n mukaan. Tämän jälkeen aletaan soveltaa luovutuksensaajaa sitovaa virka- tai työehtosopimusta. Tämä periaate koskee myös paikallisia virka- ja työehtosopimuksia. Jos paikallinen virka- tai työehtosopimus on toistaiseksi voimassaoleva, sitoo se luovutuksensaajaa, jollei luovuttaja tai luovutuksensaaja ole irtisanonut sopimusta.

Maakuntien liittojen palveluksessa oleva henkilöstö siirtyisi suoraan voimaanpanolain nojalla maakuntien tai maakuntien valtakunnallisten palvelukeskusten palvelukseen kunnallisen viranhaltijalain ja työsopimuslain liikkeenluovutusperiaatteiden mukaisesti niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja säilyttäisi siirtymähetkellä voimassa olevat virka- tai työsuhteeseen liittyvät oikeudet ja velvollisuudet.

Työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista virka- tai työsuhteista johtuvista oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niihin liittyvistä etuuksista vastaa luovutuksen jälkeen uusi työnantaja. Viranhaltijalain 25 §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan ennen luovutusta eräänntyneestä palkka- tai muusta palvelussuhteesta johtuvasta saatavasta vastaavat luovuttaja ja luovutuksensaaja yhteisvastuullisesti. Luovutuksensaajalla ei ole oikeutta pelkästään luovutuksen perusteella irtisanoa virka- tai työsuhdetta. Viranhaltijalain 39 §:n ja työsopimuslain 7 luvun 5 §:n nojalla viranhaltijalla ja työntekijällä on liikkeenluovutuksen yhteydessä oikeus irtisanoa palvelussuhde päättymään irtisanomisaikaa noudattamatta luovutuspäivästä tai myöhemminkin viimeistään kuukauden kuluttua saatuaan tiedon luovutuksesta.

Liikkeenluovutusperiaatetta sovelletaan riippumatta siitä, missä järjestyksessä maakuntien organisaatioita perustetaan. Näin ollen henkilöstö voi siirtyä liikkeenluovutusperiaatteella kunnan, kuntayhtymän tai maakuntien liittojen palveluksesta suoraan maakuntaan tai maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen. Jos maakuntakonserniin kuuluva tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisö perustetaan vasta maakuntien toiminnan jo alettua, siirtyy henkilöstö ensin maakuntaan ja sieltä maakuntakonserniin kuuluvan tai maakuntien määräysvallassa olevan yhteisön palvelukseen.

Ehdottavan 2 momentin mukaan liikkeenluovutukseksi katsottaisiin 1 momentissa tarkoitettujen tehtävien tukipalvelutehtävien ja henkilöstön siirrot maakuntiin tai maakuntien valtakunnallisiin palvelukeskuksiin, jos tehtäviä hoitavan henkilön tosiasiallisista työtehtävistä vähintään puolet olisi mainittuihin tehtäviin kohdistuvia tukipalvelutehtäviä.

Viranhaltijalain 25 §:n ja työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan luovuttaja on luovutuksensaajalle vastuussa ennen luovutusta eräänntyneestä saatavasta, jollei muuta ole sovittu. Maakuntauudistuksessa on linjattu, että kunnat eivät erikseen maksa maakunnille vuodenvaihteessa 2019–2020 eräänntyntä lomapalkkavelkaa. Maakunnat vastaavat lomapalkasta ja se sisältyy maakunnille siirtyvään rahoitukseen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3 momentissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siirtymäajasta, jonka aikana tehtävien ja henkilöstön jatko-siirto maakuntakonserniin kuuluvaan tai maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön luettaisiin niin ikään liikkeenluovutukseksi. Maakuntakonserni määrittellään 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. Maakunnan tytäryhteisöstä säädettyä sovelletaan myös maakunnan määräysvaltaan kuuluvaan säätiöön. Maakuntien määräysvallassa olevia yhteisöjä olisivat maakuntien valtakunnalliset palvelukeskukset ja muut yhteisöt, joista maakunnilla yhdessä on kirjanpitolain (1336/1997) 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettu määräysvalta.

Maakunnat voisivat näin järjestää palvelujen yhtiöittämisen 31.12.2021 mennessä, ja henkilöstö siirtyisi tällöin myös jatkoluovutuksessa liikkeenluovutuksen periaattein. Näin voidaan tehdä ensiksi siirto maakunnalle ja sitten yhtiöön, ja molemmat siirrot katsotaan liikkeenluovutukseksi. Säännös turvaa henkilöstön asemaa ja antaa käytännön siirtymäajan yhtiöittämiseen. Yhtiöittäminen voitaisiin tällöin tehdä hallitusti ja vaaleilla valitun maakuntavaltuuston johdolla. Yhtiöittämisen siirtymäajasta säädetään maakunta- ja sote-uudistuksen voimaantulolain 43 §:ssä.

7 §. 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 määritellään 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 yhtiöittämisveloitteen 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) mukaisen 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 voimaantulolain (82/2016) 8 ja 9 §:ssä.

Osana hallituksen esityksen valmistelua maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevaksi 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 voimaantulolain 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 jäsenyhteisöksi, noudatetaan 1 *momentin* säännöstä.

8 §. *Valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle.* Pykälän 1 *momentin* mukaan maakunnalle siirtyisi 1 päivänä tammikuuta 2020 sen järjestämisvastuulle tämän lain mukaan kuuluvaan toimintaan liittyvä valtion omistama irtaimisto, irtaimen omaisuuden omistusta, hallintaa ja käyttöä koskevat oikeudet sekä immateriaaliset oikeudet ja luvat. Valtio ja maakunta voisivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin.

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

Pykälän 2 *momentin* mukaan valtio siirtäisi maakunnalle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten siirtyvien tehtävien järjestämiseen liittyvät sopimukset 1 päivästä tammikuuta 2020. 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.

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) 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 2023 ulottuvan siirtymäkauden.

9 §. *Selvitys valtiolta siirtävästä omaisuudesta ja sopimuksista.* Pykälä vastaisi maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voimaantulon annettavan lain 17 §:ää, joka vastaa periaatteiltaan

maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaanpanosta annettavan lain 23 §:ää.

Pykälässä säädettäisiin selvityksestä, joka valtion tulisi tehdä maakunnalle siirtyvästä omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Pykälän *1 momentin* mukaan valtion olisi tehtävä 28 päivä helmikuuta 2019 mennessä maakunnalle yksityiskohtainen selvitys edellä 8 §:ssä tarkoitetuista omaisuudesta, luvista ja sopimuksista. Selvitysten tulisi kattaa myös maakuntien ICT-keskuskelle 14 §:n nojalla edelleen siirtyvät sopimukset, lisenssit ja muut oikeudet sekä käyttöomaisuus. Selvityksen tekisi ELY-keskus.

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

Yksityiskohtaista luetteloa valtiolta siirtyvästä irtaimistosta ei olisi välttämättä tarpeen tehdä, vaan lähtökohtaisesti maakunnalle siirtyisi toimitiloissa oleva, toimintaan liittyvä irtain omaisuus. Tältä osin selvityksen pohjana olisi perusteltua käyttää mahdollisuuksien mukaan käyttöomaisuuskirjanpitoa. Selvityksessä tulisi kuitenkin erikseen luetteloida sellainen irtain omaisuus, jonka omistusoikeus tulee rekisteröidä, kuten esimerkiksi autot. Tältä osin selvitys liittyy 15 §:ään, jonka mukaan selvitykseen perustuva maakunnan päätös vastaisi omaisuuden saantokirjaa.

Pykälän *2 momentin* mukaan maakunnalla olisi oikeus pyytää valtiolta käyttöönsä tarpeellisiksi katsomiaan lisäselvityksiä ja asiakirjoja. Maakunnan tulisi myös käynnistää neuvottelut valtion kanssa, jos maakunta katsoisi 1 momentissa tarkoitetun 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 tarkoitetun 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.

10 §. Maakunnan päätös. Pykälässä säädettäisiin päätöksestä, jonka maakunta tekisi 9 §:ssä säädetyin valtion selvityksen perusteella. Maakuntavaltuusto käsitelisi valtion selvityksen ja päättäisi sen perusteella 8 §:ssä säädettyjen valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtymisestä maakunnalle. Maakuntavaltuuston päätökset tulisi tehdä hyvissä ajoin ennen 1.1.2020 tapahtuvaa siirtymää.

Pykälässä viitattaisiin 8 §:n sopimuksiin, joita olisivat erityisesti tien kunnossapitoon liittyvät sopimukset, kuten muun muassa hoidon alueurakoihin liittyvät monivuotiset sopimukset.

11 §. 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. 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 siihen saakka, kunnes asiassa tehty päätös olisi lainvoimainen. Irtain omaisuus on valtion hallinnassa silloin, kun hallinta perustuu esimerkiksi leasing- tai muuhun sopimukseen. Säännöksen tarkoituksena olisi turvata palvelutoiminnan häiriötön jatkuminen.

12 §. 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 voimaansaattamista koskevan 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 myöntämä 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. Valtioneuvoston myöntämä takaus ja valtioneuvoston myöntämä takaus voidaan antaa eduskunnan suostumuksen nojalla. Valtioneuvoston myöntämällä selkeytettäisiin velkojen asemaa muutostilanteessa ja varmistettaisiin rahoitusjärjestelyjen jatkuvuus. Valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti siirtyville merkittävillä leasing sopimuksille. Myönnettävien takauksien tarkkarajaisesta enimmäismäärästä päätettäisiin 3 momentin mukaisesti erikseen valtion talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus ja valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta sekä valtioneuvoston myöntämä takaus tarkoitetun selvityksen mukaisesti valtion lainanannosta (449/1988) 14 §:ssä tarkoitettua vastavakuutta vaatimatta. Valtioneuvosto päättäisi takauksesta perittävästä maksusta ja muista ehdoista.

13 §. Ilmoitus velkojille ja sopimusosapuolille. Pykälässä säädettäisiin valtiolta maakunnalle siirtyvien sopimusten sopimusosapuolille tehtävästä ilmoituksesta. Pykälän *1 momentin* mukaan maakunnan olisi viimeistään 31.10.2019 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.

14 §. Maakunnan sopimusten ja vastuiden siirto palvelukeskukselle.

Pykälässä säädettäisiin tarpeellisten tuotannontekijöiden 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 2020.

15 §. *Omaisuu den saanto.* Pykälän mukaan edellä 9 §:ssä säädetty selvitys sekä 10 §:ssä säädetty maakunnan päätös vastaavat omaisuuden saantokirjaa. Säännös vastaisi periaatteiltaan maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voima anpanosta annettavan lain 32 §:ää. Maakunnille saattaa siirtyä kunnista, kuntayhtymistä ja valtiolta sellaista irtainta omaisuutta, joka vaatii esimerkiksi omistuksen rekisteröinnin. Erillisten saantokirjojen laatimisessa voisi olla huomattava määrä oikeusvarmuuden kannalta tarpeettomaksi katsottavaa työtä, kun otetaan huomioon, että omaisuus siirtyy maakunnalle yleisseuraantona.

16 §. *Omaisuu sjärjestelyjä 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 voima anpanolain 34 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädetään lisäksi niistä arvoista, joilla kirjaukset tehdään maakunnassa, jotta kirjaukset tapahtuvat kaikissa maakunnissa yhtenevin perustein.

Pykälän 3 momentin mukaan kirjanpitolautakunnan maakunta- ja kuntajaosto voisi antaa ohjeita ja lausuntoja pykälän soveltamisesta.

17 §. *Maakuntien liitoista maakuntaan siirtyviä tehtäviä koskevat omaisuusjärjestelyt.* Pykälässä viitattaisiin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa sekä valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointia koskevan lainsäädännön voima anpanosta annettavan lain 12-14, 17, 19 ja 25 §:ään. Maakuntien liittoihin sovellettaisiin mitä mainituissa säännöksissä säädetään kunnasta.

3 luku Liikennevirastoon tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

18 §. *Liikenneviraston tehtäviä ja toimivaltaa koskevat siirtymäsäännökset.* Pykälä sisältäisi Liikenneviraston 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 siirtymä-säännökset.* Pykälässä säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsitte-lystä. Elin-keino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus-ten sekä työ- ja elinkeinotoimistojen kehittämis- ja hallintokeskuksessa vireillä olevat Liikennevirastoon 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 2020 Liikennevirastolle. ELY- ja KEHA-keskuksista siirtyisi esimerkiksi tienpidon lupiin ja maanhankintaan liittyvät tehtävät sekä niissä käytettäviä tietojärjestelmiä.

20 §. *Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asema.* Pykälään sisällytettäisiin viittaus valtion virkamieslakiin (750/1994), jonka säännöksiä sovellettaisiin Liikennevirastoon 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. Virkamies siirtyisi Liikennevirastoon, johon siirtyvät tehtävät muodostaisivat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään valtionhallinnon toimintojen uudelleenjärjestelyissä vakiintuneen tavan mukaisesti.

4 luku Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön tehtäviä siirtoja koskevat säännökset

21 §. Siirtyvät tehtävät. Pykälässä säädettäisiin tieliikennetelematiikan ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen tehtävien siirtymisestä Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi annetavan lain (HE /) 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle.

Mainitun yhtiön toimialana olisi sen perustamista koskevan hallituksen esityksen (HE /) 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 lakisääteisten 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 siirrettäisiin ELY-keskuksista tieliikennetelematiikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtävät 1 päivänä tammikuuta 2020.

Kaakkois-Suomen ELY-keskukseen sijoitetussa liikennetelematiikkayksikössä työskentelee 8 henkilöä. Liikennetelematiikkayksikön tehtävistä liikenteenhallinnan asiantuntijan ja telematiikka-asiantuntijoiden tehtävät ja niitä hoitava henkilöstö (6 htv) 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 Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Myös tunneliturvallisuusasiantuntijan tehtävät ovat Liikennevirastoon maakuntauudistuksen yhteydessä siirtyviä tienpidon valtakunnallisia tehtäviä. Siten liikennetelematiikkayksiköstä siirtyisi 2 henkilötyövuotta Liikennevirastoon.

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 (12 htv) siirrettäisiin perustettavaan liikenteenohjausyhtiöön.

22 §. Luovutusvaltuus. Pykälän mukaan valtioneuvosto valtuutettaisiin luovuttamaan tienvarsi-telematikan ja asiakaspalvelukeskuksen tehtäviin liittyvä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten hallinnassa olevan omaisuus, immateriaaliset oikeudet ja liiketoiminta 1 §:n 1 momentissa tarkoitettulle osakeyhtiölle. Luovutusvaltuus kattaisi siten ELY-keskusten liikenteen asiakaspalvelutehtävien ja tieliikennetelematiikan tehtävien kokonaisuuden sellaisenaan varoineen ja velkoineen. Valtioneuvosto valtuuttaisi tämän mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriön hoitamaan luovutusjärjestelyt.

23 §. 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 osakeyhtiön 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.

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 siirryissä 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 hallintolainkäytöllinen jatkuvuus olisi selvyuden vuoksi turvattu myös vireillä olevissa asioissa.

26 §. Liikenteenohjaus- ja hallintayhtiöön siirtyvän henkilöstön asema. Pykälässä olisi säännökset henkilöstön aseman järjestämisestä yhtiön siirtämisen yhteydessä.

ELY-keskusten liikennetelematiikkayksikön ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen palveluksessa tämän lain voimaan tullessa oleva työsuhteinen henkilöstö siirtyisi ja virkasuhteinen hen-

kilöstö otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen työsuhteeseen. Määrääjäksi ELY-keskusten liikennelempiikkayksikön ja liikenteen asiakaspalvelukeskuksen palvelukseen otetut henkilöt siirtyisivät tai otettaisiin osakeyhtiön palvelukseen vastaavaksi määrääjäksi.

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

Osakeyhtiön palvelukseen siirtyvien ELY-keskusten virkamiesten virat lakkaisivat tämän lain tullessa voimaan. Viran lakatessa virkamiehen virkasuhde päättyisi ilman irtisanomista.

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 työ sopimussuhteeseen luovutuksensaajan palvelukseen. Siirtyvä henkilöstö olisi pääosin virkasuhteista. Siltä osin kuin on kyse työ sopimussuhteisesta henkilöstöstä, asiaan sovellettaisiin työ sopimuslain (55/2001) liikkeenluovutusta koskevia säännöksiä.

Kyse olisi liikkeenluovutuksesta, joten siirtyviä tehtäviä hoitava virka- ja työ sopimussuhteinen henkilöstö siirtyisi työ sopimussuhteeseen perustettavan valtion liikenteenohjausyhtiön palvelukseen. Määräaikaissessa palvelussuhteessa oleva henkilöstö siirtyisi yhtiöön määräaikaissan palvelussuhteensa keston ajaksi. Henkilöiden työsuhteen katsotaan työsuhte-etuussien määräytymisen kannalta jatkuneen valtiolla yhdenjaksoisena. Siirtyviä tehtäviä vastaavat virat lakkaisivat tämän lain perusteella.

5 luku Erinäiset säännökset

27 §. Väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltaminen. Pykälän 1 momentti sisältäisi viittaussäännöksen maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä sekä pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain maakuntien väli aikaishallintoa koskevien säännösten soveltamiseen. Momentissa olisi selventävä säännös siitä, että ehdotetun maakuntalain, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä annetun lain ja pelastustoimen järjestämisestä annetun lain voimaannpanosta annettavan lain 7–9 §:ää sovelletaan myös tällä lailla voimaannpantavaan lainsäädäntöön. Viitatu n voimaannpanolain 6 §:n 1 momentin mukaisesti maakunnan väli aikainen valmistelutoimielin vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta siihen saakka, kunnes maakuntavaltuusto on valittu ja maakuntavaltuuston asettama maakuntahallitus on aloittanut toimintansa. Näin ollen maakunnan väli aikaisen valmistelutoimielimen tehtävä kattaa jo mainitun voimaannpanolain nojalla kokonaisuudessaan maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelun, mukaan lukien yksityistielain mukaisten tehtävien valmistelun. Pykälään sisällytettäisiin kuitenkin selventävä viittaussäännös siitä, että väli aikaisen valmistelutoimielimen viitatu n voimaannpanolain 7 §:ssä tarkoitettu 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 voimaannpanosta annetun lain 9 §:ssä säädettyyn tietojensaantioikeuteen. Tällä lailla voimaannpantavat tehtäväsiirrot maakunnille kattavat myös KEHA-keskukselta maakunnille siirtyviä tehtäviä. Lisäksi tiedonsaantitarpeita saattaa olla Liikennevirastolla oleviin tietoihin. Pykälän 2 momentin

mukaan viitatus lain 9 §:n mukainen väliaikaisen toimielimen tietojensaantioikeus koskisi myös näiden valtion viranomaisten hallussa olevia tietoja.

28 §. 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 2020.

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 tuomioistuimien 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 siirryntä tehtävää, käsiteltäisiin uudelleen maakunnassa ja vuonna 2020 voimaan tulleen lainsäädännön mukaisesti.

29 §. 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 2020 alkaen, jolloin vastuu mainitun lain mukaan maakunnille tulevasta tienpidon tehtävistä siirtyisi maakunnille. Liikenne- ja viestintäministeriön on voitava varmistaa ennen tehtävien siirtymistä, että sopimus ylimentaalisesta yhteistyöstä on saatu aikaiseksi ja että se 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. Pykälässä säädettäisiin tämän vuoksi, että maakuntien olisi toimitettava ensimmäinen sopimus yhteistoiminnasta ministeriölle tiedoksi viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2019. 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 Liikennevirastolle tienpitäjänä tilaisuus lausua sopimuksesta viimeistään kahdeksan viikkoa ennen sen hyväksymistä. Tässä pykälässä säädettäväksi 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 säädettävää aikataulua.

Hallituksen linjausten mukaan uudet maakunnat on tarkoitettu perustaa 1.6.2018 alkaen. Tuolloin joka maakuntaan asetetaan väliaikainen valmistelutoimielin, joka vastaa maakunnan toiminnan ja hallinnon käynnistämisen valmistelusta ja käyttää päätösvaltaa, kunnes maakuntavaltuusto aloittaa. Ensimmäiset maakuntavaalit järjestetään lokakuussa 2018. Maakunnilla olisi siten maakuntavaltuuston toiminnan aloittamisen jälkeen noin puoli vuotta aikaa valmistella ja hyväksyä sopimus yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä.

Jotta sopimusten aikaansaaminen ja tehtävien organisointi edellä sanotussa aikataulussa voidaan varmistaa, sopimusten valmistelu tulisi aloittaa väliaikaisissa valmistelutoimielimissä mahdollisimman pian sen jälkeen, kun ehdotettu laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä olisi

vahvistettu ja sen lopullinen sisältö olisi tiedossa. Tämän valmistelun tulokset siirrettäisiin maakuntien valmisteluvastuulle niiden aloitettua toimintansa.

30 §. 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 1.1.2020, poikkeuksen kuitenkin 1 §:n 2 momentissa mainitut maantielain muuttamisesta annettavan lain ratalain muuttamisesta annettavan lain eräät säännökset. Tehtäväsiirrot, henkilöstösiirrot ja omaisuusjärjestelyt toteutuisivat 1 päivänä tammikuuta 2020.

2 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä uudessa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevassa 1 a luvussa ehdotetaan 15 e §:ssä säädettäväksi, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintamenettelyistä ja seurannasta.

Maantielain 4 §:n mukaan maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin samoin kuin siitä, mitkä maantiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon, säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Ehdotettavan 13 a § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla. Vastaavasti ratalain 4 §:n 3 momentin mukaan siitä, mitkä rautatiet kuuluvat rautateiden runkoverkkoon säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella samoin kuin rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Ehdotettavien maantielain ja ratalain muutosten voimaantultua on tarkoitus antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden runkoverkosta ja sen palvelutasosta. Liikenne- ja viestintäministeriö on joulukuussa 2017 käynnistänyt virkamiesvalmistelun maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittämiseksi.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 33 § 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenne-tekniisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla. Varautumista tienpidossa koskevassa 100 §:ssä säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksen-antovaltuus koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin määräyksenantovaltuus myös koskien Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 a §:ssä.

Maantielain nojalla on aiemmin annettu valtioneuvoston asetus maanteistä (924/2005) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (20/2006). Tähän esitykseen sisältyvin muutosehdotusten johdosta sekä sääntelyn selkeyttämiseksi muutoinkin molempia asetuksia olisi tarkistettava. Maantielain ja ratalain nojalla on annettu lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön asetus näkemäalueista (65/2011). Siihen ei ole tunnistettu kohdistuvan tähän hallituksen esitykseen liittyviä tai muita muutostarpeita.

3 Voimaantulo

Tähän esitykseen sisältyvä voimaannolaki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian. Muiden lakien voimaantulosta säädettäisiin voimaannolaisissa, jonka mukaisesti lait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2020.

Lisäksi ehdotetaan siirtymäsäännöksillä säädettävän, että maantielain maanteiden luokittelua, tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa, kunnossapitoa sekä liikennejärjestelmäsunnittelua koskevat säännökset tulisivat kuitenkin voimaan mahdollisimman pian. Samoin ratalain rautateiden luokittelua ja radanpidon yleisiä vaatimuksia koskevat säännökset ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

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 liikennejärjestelmäsunnittelua ja olisivat osallisina tienpidon ratkaisujen tekemisessä tienpidon ja liikenteen suunnitelman, tienpidon sopimuksen ja maakuntien tienpitoalueilla tehtävän tienpidon kautta, vahvistuisi kansanvaltaisuus liikennejärjestelmäsunnittelussa ja tienpidossa. Myös vaikutusmahdollisuudet lisääntyisivät erityisesti valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitelmaan tarjottavien vaikutusmahdollisuuksien kautta. Aiemmin vastaavasta valtakunnallisesta liikennejärjestelmää koskevasta päätöksestä tai siihen liittyvästä menettelystä ei ole säädetty laissa.

Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus

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

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

Tässä esityksessä ehdotetaan maakunnille tulevia tienpitotehtäviä järjestettäväksi osin valtion ja maakuntien yhteistyöalueen 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 sopimusmenettelyistä, tehtävistä vastaavista viranomaisista ja sopimusten sisällöstä säädettäisiin 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 koskevissa 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 koskevissa menettelyissä. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan sääntelyn myötä valtakunnallinen tahdonmuodostus liikennejärjestelmän kehittämistä tulisi avoimesti kirjatuksi valtioneuvoston tasoisena päätöksinä ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua olisi tehtävä avoimesti yhteistyössä kaikkien maakuntien ja muiden viranomaisten, joiden toimialaan liikennejärjestelmä liittyy, ja elinkeinoelämän kanssa. Sen valmistelussa varattaisiin lisäksi kaikille mahdollisuus antaa mielipiteensä suunnitelmaluonnoksesta. Myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien olisi kaikille varattava mahdollisuus antaa mielipiteensä lausuntoluonnoksesta. Samoin tienpidon sopimusta koskeva menettely sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelma toisivat tienpitoa koskevat linjaukset ja rahoituksen sekä niitä koskevat painotukset myös aiempaa näkyvämmiksi, ja edistäisivät osaltaan hyvän hallinnon toteutumista.

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

Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 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 valtuutuslainsäädäntö. 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 viranomaisetasolle. 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 sisältyy useita valtuussäännöksiä. Niistä osa koskee valtioneuvoston tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettavia tarkempia säännöksiä. Lisäksi eräistä yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista seikoista säädettäisiin Liikenteenturvallisuusviraston määräyksillä. 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.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 4 §:ssä ehdotetaan liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuuksia koskien maanteiden luokittelua. Voimassa olevan lain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantoiteitä, ja Liikennevirasto määrää mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä ovat yhdysteitä. Voimassa olevan lain 4 § on epäselvä, eikä sen ole katsottu pitävän sisällään määräyksenantovaltuutta. Esityksessä sitä ehdotetaan muutettavaksi niin, että siinä säädettäisiin perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset täyttävästä asetuksenantovaltuudesta.

Ehdotuksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin jatkossa maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Jaottelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin on ollut vakiintunut käytäntö jo vuosikymmeniä. Sekä voimassa olevassa maantielaissa, että ehdotetussa esityksessä säädetään siitä, mitä teitä maantiet voivat olla: valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteitä. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan maanteiden luokittelua edellä mainittuihin neljään kategoriaan. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin tarkemmin myös siitä, miltä osin maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Esityksellä lakiin lisättäisiin myös maanteiden runkoverkkoa koskeva yleinen määrittely. Lailla olisi siten säädetty runkoverkkoon kuuluvien maanteiden määrittelyn perusteista. Lailla säädettyä määrittelyä tarkennettaisiin yksityiskohtaisemmalla valtioneuvoston asetuksella, jossa säädettäisiin, miltä osin maantiet kuuluisivat runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuus olisi rajattu koskemaan sitä, mitkä maantiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Mainitut asetuksenantovaltuudet olisi sopivaa antaa ministeriölle, sillä kyseessä on teknisluontoinen asia. Lisäksi se, että sama viranomainen määräisi teiden luokittelusta, olisi kokonaisuuden kannalta järkevää. Vastaavaa muutosta ja

uutta asetuksenantovaltuutta liikenne- ja viestintäministeriölle ehdotetaan ratalain 4 §:ään koskien rautateiden runkoverkon määrittämistä. Myös sitä on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuutta koskien 13 §:n 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia tarkentavia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita ja liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maanteilla. Näistä vaatimuksesta olisi perussäännökset 13 §:n 2 momentissa. Määräyksenantovaltuus olisi rajattu ensinnäkin vain määrättyjen tavoitteiden varmistamiseen. Toiseksi määräyksenantovaltuus olisi rajattu sen osalta, minkä laatuista määräykset voisivat olla ja mitä tarkoitusta varten määräyksiä voisi antaa. Kolmanneksi määräyksenantovaltuus olisi rajattu sen osalta, mitä asioita ne voisivat koskea. Määräysten soveltamisala olisi rajattu tiepitoon liittyviin kysymyksiin. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi pääasiassa teknisluonteisista säännöksistä, joista ei ole tarpeen eikä tarkoituksenmukaista säätää lailla tai asetuksella. Määräyksenantovaltuudelle on siten olemassa erityisiä syytä. Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotetaan vastaavaa määräyksenantovaltuutta ratalain 5 §:ään, joka rakenteeltaan ja osin sisällöltään vastaisi lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 13 §:ää. Myös ratalain mainittua määräyksenantovaltuutta on edellä mainituin perustein pidettävä perustuslain kannalta asianmukaisena.

Ehdotettuun lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä sisältyisi uusia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla sekä maanteiden kunnossapidon tasosta. Lain 13 a §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta. Samoin 33 §:n 5 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin antaa tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. Molempien säännösten osalta perussäännökset asetuksenantovaltuuksilla tarkennettavista asioista annettaisiin laissa. Kunnossapitoa ja palvelutasoa on myös määritelty laissa, mikä osaltaan tekee asetuksenantovaltuuksia täsmällisiä. Molemmat asetuksenantovaltuudet olisi lisäksi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittamista tavoista saavuttaa edellytetty taso, mainittujen asetuksenantovaltuuksien voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Myös ratalain 4 §:ssä säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriölle asetuksenantovaltuus antaa tarkempia säännöksiä rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Tämä asetuksenantovaltuus koskisi ainoastaan rautateiden runkoverkkoa. Valtuutuksessa olisi lisäksi täsmennetty minkälaisia palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä koskien olisi mahdollista antaa tarkempia säännöksiä. Kyseessä olevassa 4 §:ssä olisi lisäksi perussäännökset rautateiden runkoverkon palvelullisesta tarkoituksesta ja asemasta, mitä asetuksella voitaisiin täsmentää. Vastaavasti kuin maanteiden palvelutasoa koskeva asetuksenantovaltuus olisi rajattu tasoa koskevien tarkentavien säännösten asettamiseen, eikä niillä voisi siten säätää tienpidossa valittamista tavoista saavuttaa edellytetty taso. Asetuksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset. Kyse olisi teknisluonteisesta vaadittujen tasojen tarkemmasta sääntelystä, mikä olisi asiallista ja tarkoituksenmukaista antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 §:ssä ehdotetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle määräyksenantovaltuuksia koskien tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää

valmiussuunnittelua sen varmistamiseksi, että varautuminen olisi valtakunnallisesti yhtenäistä sekä maantien kohdistuvien poikkeusoloja ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden mukaista. Tienpitäjän ja maakuntien valmiussuunnittelun perusteista säädettäisiin 100 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin seikoista, jotka on huomioitava varautumisessa. Määräyksenantovaltuuden myötä Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa valmiussuunnittelusta tarkempia määräyksiä, mikä olisi yksityiskohtaista, teknistä ja lailla säädettyä tarkentavaa. Liikenteen turvallisuusvirasto on valmius- ja varautumisasioissa liikennehallinnon alan asiantuntijavirasto ja tarkempien määräysten antaminen koskien valmiussuunnittelua sopii sen toimialaan. Määräyksenantovaltuus olisi myös rajattu soveltamisalaltaan koskemaan tienpitäjältä ja maakunnilta edellytettävää valmiussuunnittelua. Se olisi myös rajattu tilanteisiin, joissa tarkemmat määräykset olisivat tarpeen varautumisen valtakunnallisen yhtenäisyyden ja maantien kohdistuvien poikkeusolojen ja normaaliolojen häiriötilanteita koskevien tarpeiden varmistamiseksi. Määräyksenantovaltuuden voidaan siten katsoa täyttävän perustuslain tarkkarajaisuutta koskevat vaatimukset.

Ehdotetun lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 100 a §:ssä säädettäisiin Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisällöstä. Liikenteen turvallisuusviraston toimialaan kuuluu kaikkien liikennemuotojen turvallisuus, joten määräyksenantovaltuudella olisi kiinteä yhteys viraston rooliin ja toimialaan liikennehallinnossa. Pykälä sisältäisi perussäännökset turvallisuusjohtamisjärjestelmän tavoitteista ja laitimista ja sisältöä koskevista kysymyksistä. Määräyksenanto-valtuudella voitaisiin siten tarkentaa näitä säännöksiä, ja valtuus olisi rajattu täsmällisesti koskemaan vain turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisältöä.

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 ohjausvallan 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 turvattuun 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 suoriutua velvoitteistaan (PeVL 41/2014 vp, s. 3/II, PeVL 36/2014 vp, s. 3, PeVL 34/2013 vp, PeVL 30/2013 vp, s. 5, PeVL 42/2010 vp, s. 5/I, PeVL 29/2009 vp, s. 2, PeVL 50/2005 vp, s. 2/I, PeVL 41/2002 vp, s. 3/II).

Esitettävässä laissa tienpitäjä olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto, kuten nykyisinkin. Lakiin kirjattaisiin, että Liikennevirasto on tienpitäjä. Samoin maanteiden omistajuus säilyisi edelleen valtiolla. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi siten edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on myös kyse. Näistä syistä myös tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin 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 hal-lintaan, 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 saata-vuuden parantamiseksi, kielellisten oikeuksien toteutumisen edistämiseksi, riittävien henki-löstö- ja muiden voimavarojen tai tehtävässä tarvittavan erityisasiantuntemuksen turvaamiseksi taikka muusta vastaavasta ja perustellusta syystä. Ehdotettavan lain 15 f §:n mukaan maakuntien olisi sovittava niiden vastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enin-tään yhdeksällä tienpitoalueella. Yhteistoimintaa koskevalla velvoitteella pyritään varmista-maan tienpidon kustannustehokas, yhtenäinen, asiantunteva ja pitäjänenteinen hoitaminen sekä maanteiden riittävän korkean palvelutason toteutuminen ja asiakastarpeiden huomioiminen. Maakunnat päättäisivät itse yhteistoiminnan muodosta maakuntalain 8 luvussa säädetyllä ta-valla.

Tienpito kokonaisuudessaan on luonteeltaan ylimaakunnallista, ja siinä on huomioitava paitsi valtakunnalliset näkökohdat myös alueelliset näkökohdat yleensä yhden maakunnan hallinnol-lisia rajoja laajemmin. Maakuntien velvoittaminen tekemään tienpidon tehtäviä yhteistyössä olisi tarkoituksenmukaista, jotta tehtäviin tarvittavien resurssien ja asiantuntemuksen riittävyys voitaisiin varmistaa maakuntien hallinnollisista rajoista riippumatta. Yhteistoiminta järjestettäi-siin maakuntien sopimalla tavalla noudattaen, mitä maakuntalaissa säädetään maakuntien va-paaehtoisien yhteistoiminnan muodoista. Yhteistoiminnassa noudatettava päätöksentekojärjes-telmä ei siten antaisi yksittäiselle maakunnalle yksipuolisen määräämisvallan mahdollistavaa asemaa.

Lakiehdotuksen 15 h §:n mukaan valtioneuvosto voisi antaa tarpeelliset määräykset tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa, jos maakunnat eivät pääsisi asiassa sopi-mukseen. Ehdotettavassa 15 f §:ssä säädettävän maakuntien sopimisvallan sijaan valtioneuvosto määräisi tällöin yksipuolisesti yhteistoiminnan järjestämisestä, millä olisi merkitystä maakun-tien itsehallinnon näkökulmasta.

Valtioneuvoston määräysvaltaa rajoittaisivat kuitenkin 15 f §:ssä säädetyt vaatimukset maakun-tien yhteistoiminnalle sekä 15 h §:n 2 momentti, jossa säädettäisiin, mistä asioista valtioneu-vosto voisi määrätä asiassa. Määräysvaltaa rajoittaisivat myös hallinnon yleiset oikeusperiaat-teet. Valtioneuvoston päätös voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 f §:n mu-kaisella sopimuksella. Valtioneuvoston päätöksen valmistelussa olisi kuultava maakuntia, joita päätös koskee. Päätös olisi valituskelpoinen. Valtioneuvoston määräysvallan ei siten voida kat-soa merkittävästi rajoittavan maakuntien itsehallintoa.

Sääntelyn valtiosääntöisen arvioinnin kannalta on merkityksellistä, ettei ehdotettu sopimusme-nettely 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 pe-rusteluiden 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.

Vaikka ehdotetussa 99 b §:ssä tarkoitettu maastopalvelussa on kyse tietojen ja teknisen materiaalin tuottamisesta, jota viranomaisen tulkitsee päätöksiä tehdessään, on perustuslakivaliokunnan käytännössä julkiselle hallintotehtävälle annettu laaja tulkinta huomioiden mahdollista, että kyseiset tehtävät katsotaan julkisiksi hallintotehtäviksi, joka voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Näiden tehtävien siirtämisen yksityisen palveluntarjoajan hoidettavaksi säädettäisiin mainituissa 99 b §:ssä.

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 tarpeellisenä, on viittauksen oltava vastakohtaispäätelmän vuoksi kattava (PeVL 42/2005 vp, s. 3). Selkeyden vuoksi 99 b §:ssä viitattaisiin kuitenkin myös näihin yleislakeihin.

Perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuna 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).

Yhteenvedo

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain kansanvaltaisuutta, hallinnon lainalaisuutta, perusoikeuksia, lainsäädäntövallan siirtämistä, julkisten hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle ja alueellista itsehallintoa koskevien sääntöjen kanssa. Katsotaan, että esitys voidaan käsitellä tavallisessa lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

