

**Hallituksen esitys Eduskunnalle ratalaiksi ja eräiksi  
siihen liittyviksi laeiksi**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautateiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja lakkauttamista koskeva ratalaki. Eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annettuun lakiin, maankäyttö- ja rakennuslakiin sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:ään tehtäisiin ratalaista johtuvat muutokset.

Rataverkko luokiteltaisiin runkoverkkoon ja muuhun rataverkkoon. Runkoverkko koostuisi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelisivat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkolle ei saisi rakentaa uusia tasoisteyksiä.

Laissa olisi rautatien suunnittelun ja alueidenkäytön yhteensovittamiseen sekä vuorovaikutukseen perustuvat suunnittelusäännökset. Rautatien rakentamista ja parantamista varten hyväksyttäisiin yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma. Yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma olisivat hallinnollisia päätöksiä, joi-

hin asianosaisilla on muutoksenhakumahdollisuus. Ratasuunnitelman hyväksymispäätöksen nojalla radanpitäjä voisi käynnistää rata-toimitukseksi kutsuttavan lunastustoimituksen, eikä erillistä lunastuslupaa tarvittaisi.

Rautatiealueen ulkopuolisten alueiden käyttöä voitaisiin turvallisuussyistä rajoittaa. Ratasuunnitelmassa voitaisiin osoittaa suoja- ja näkemäalueita, joilta voitaisiin poistaa kasvillisuutta ja joilla rakennusten pitäminen olisi kielletty.

Rautatiealueiden hankinta ja korvausten määrääminen tapahtuisi ratatoimituksessa.

Laissa olisi myös rautatien lakkauttamista koskevat säännökset. Lakkauttamisesta määrättäisiin ratasuunnitelmassa, jossa osoitettaisiin radanpitäjän tehtäväksi myös tarvittavat ennallistamistoimenpiteet.

Ratalaki ja siihen liittyvät lainmuutokset on tarkoitettu tulemaan voimaan aikaisintaan puolen vuoden ja viimeistään vuoden kuluessa siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Johdanto .....	4
2. Nykytila.....	5
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö .....	5
Perustuslaki .....	5
Rautatielaki.....	5
Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta.....	6
Maankäyttö- ja rakennuslaki .....	6
Maantielaki .....	6
Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä .....	6
Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista	7
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö .....	7
<i>Ruotsi</i> .....	7
<i>Norja</i> .....	7
<i>Alankomaat</i> .....	7
<i>Ranska</i> .....	7
2.3. Nykytilan arviointi .....	8
Runkoväylät .....	8
Lunastusmenettely.....	8
Radanvarsirajoitukset .....	8
Tasoristeykset.....	9
Ratojen lakkauttaminen .....	9
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	9
3.1. Tavoitteet .....	9
3.2. Keskeiset ehdotukset .....	9
4. Esityksen vaikutukset .....	10
4.1. Taloudelliset vaikutukset.....	10
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset .....	10
4.3. Ympäristövaikutukset .....	11
4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan.....	11
4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	11
4.6. Aluekehitysvaikutukset .....	11
4.7. Yritysvaikutukset.....	12
5. Asian valmistelu.....	12
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto .....	12
5.2. Lausunnot .....	12
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	13
1. Lakiehdotusten perustelut .....	13
1.1. Ratalaki .....	13
1. Luku Yleiset säännökset .....	13
2. Luku. Rautatien suunnittelu.....	16
3. Luku Rautatien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muut toimenpiteet .....	26

4 luku.	Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset...	29
5 luku.	Alueiden hankkiminen ja korvaukset .....	30
6 luku.	Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttaminen .....	40
7 luku.	Erinäiset säännökset.....	42
8 luku	Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.....	46
1.2.	Laki eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	46
1.3.	Laki maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta.....	47
1.4.	Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n muuttamisesta.....	47
2.	Tarkemmat säännökset ja määräykset .....	47
3.	Voimaantulo.....	47
4.	Säätämisyjärjestys .....	47
	Omistusoikeus.....	47
	Vastuu ympäristöstä.....	48
	Oikeusturva .....	48
<b>LAKIEHDOTUKSET</b>	.....	<b>50</b>
<b>RATALAKI</b>	.....	<b>50</b>
	eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	71
	maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta .....	72
	kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n muuttamisesta.....	73
<b>LIITE</b>	.....	<b>74</b>
<b>RINNAKKAISTEKSTIT</b>	.....	<b>74</b>
	eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta .....	74
	maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta .....	75
	kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n 4 momentin muuttamisesta.....	77

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Rataverkko on yksi liikennejärjestelmän keskeisistä perustoista. Radanpidolla parannetaan rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä kilpailukykyisenä, turvallisena ja ympäristöystävällisenä liikennemuotona. Rautateilla on Suomen henkilöliikenteessä viiden prosentin ja tavaraliikenteessä noin 25 prosentin markkinaosuus. Tavaraliikenteen markkinaosuus on eurooppalaisittain korkea, mutta henkilöliikenteessä rautateiden markkinaosuus on 25 EU-maan keskiarvoa alempi.

Rautateitse kuljetetaan maassamme vuosittain lähes 45 miljoonaa tonnia tavaraa keskilijetysmatkan ollessa noin 230 km. Henkilöliikenteessä tehdään vuosittain noin 60 miljoonaa matkaa matkan keskipituuden ollessa 55,7 km.

Suomen liikennöidyn rataverkon pituus on vuoden 2006 lopussa 5 905 km, josta sähköistettyjä ratoja on 3 047 km. Kaksi- tai useampiraiteista rataa on noin 600 ratakilometriä. Yksityisraiteita on noin 1000 km. Yksityisiä ratoja on runsaat 10 km. Nopeaa liikennettä (160–200 km/h) mahdollistavia ratoja on 675 km, ja 25 tonnin akselipaino sallitaan 372 kilometrillä. Pääosalla rataverkkoa henkilöliikenteen nopeustaso on 120–140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

Rataomaisuuden kirjanpitoarvo oli vuoden 2005 lopussa 2 977 miljoonaa euroa. Kirjanpidollinen arvo ei kuitenkaan anna oikeaa kuvaa omaisuuden suuruudesta, koska nykyisen rataverkon jälleenhankintahinta on kirjanpidollista arvoa huomattavasti suurempi.

Rautatieliikenteen palvelukyky muodostuu radanpidon ja liikennöinnin kokonaisuudesta. Rautateiden kilpailukyky edellyttää henkilöliikenteessä täsmällisyyttä ja nopeutta, tavaraliikenteessä sujuvuutta ja kantavuutta.

Rautateiden hallinto organisoitiin uudestaan Suomessa vuonna 1995, jolloin radanpitäjäorganisaatioksi perustettiin Ratahallintokeskus. Valtion Rautatiet yhtiöitettiin muodostamalla VR-konserni. Sen muodostavat VR-Yhtymä Oy, jonka tytäryhtiöitä ovat liikennöinnistä vastaava VR Osakeyhtiö ja ra-

danpidon urakoitsijana toimiva Oy VR-Rata Ab. VR-Yhtymä Oy hoitaa Ratahallintokeskuksen tilauksesta edelleen eräitä rautatieliikenteen viranomaistehtäviä, kuten liikenteenohjauspalveluja, koulutusta sekä Suomen ja Venäjän liikenteeseen liittyviä rautatieliikenteen kysymyksiä. Vuoden 2006 syyskuussa aloittaa toimintansa rautateiden turvallisuusasioita hoitava Rautatievirasto.

Eduskunta ohjaa radanpitoa vuosittain talousarviopäätöksillä, joilla Ratahallintokeskukselle myönnetään radanpitoon tarvittavat määrärahat. Määrärahat ovat viime vuosina olleet 450–550 miljoonaa euroa, josta hoitoon ja käyttöön on vuosittain osoitettu noin 130 miljoonaa euroa ja korvausinvestointeihin noin 100–140 miljoonaa euroa. Radanpidon tarkoituksenmukaisen rahoituksen kannalta ongelmallista on lisätalousarviomenetely, jossa korvausinvestointeihin on usein myönnetty lisärahoitusta vasta vuoden lopulla eli varsinaisen rakennuskesäkuun jo päättyneenä.

VR-Yhtymä Oy maksaa valtiolle ratamaksua vuosittain noin 57 miljoonaa euroa. Kerava–Lahti oikoradan valmistuttua VR-Yhtymä maksaa uuden rataosan käytöstä investointimaksuna rataveroa valtiolle noin 4 miljoonaa euroa vuodessa 15 vuoden ajan. Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa henkilöliikennettä VR Osakeyhtiöltä. VR Osakeyhtiö hoitaa pääkaupunkiseudun lähiliikennettä YTV:n kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.

Radanpitoa koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmalinjauksia tarkistetaan vuosittain. Juuri valmistuneessa Rautatieliikenne 2030-suunnitelmassa on liikennejärjestelmän yleisistä tavoitteista johdettu radanpidon tavoitteet ja toimintalinjat lähivuosisikymmeniksi. Lisäksi on valmisteltu visio seuraavien 50 vuoden ratatarpeista. Koko liikenteen pitkän aikavälin perusteet on kuvattu liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennestä 2020”. Tämä asiakirja on parhaillaan päivitettävänä otsikolla Liikenne 2030 ”Uuteen käyttäjälähtöiseen ja innovatiiviseen liikennepolitiikkaan”.

Rata-alueiksi tarvittavat maa-alueet hanki-

taan Ratahallintokeskukselle omistusoikeuksien lunastustoimitusmenettelyllä, johon lunastuslupan antaa useimmiten valtioneuvosto.

## 2. Nykytila

### 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

#### Perustuslaki

Uuden perustuslain 2 luvussa on säännökset perusoikeuksista. Perusoikeuksia ovat muun muassa liikkumisvapaus, omaisuuden suoja, vastuu ympäristöstä ja oikeusturva. Ratalain säätämällä yhtymäkohtia perustuslain omaisuuden suoja koskevan 15 §:n, vastuuta ympäristöstä koskevan 20 §:n ja oikeusturva koskevan 21 §:n kanssa. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Rautateiden nykyinen suunnittelujärjestelmä on osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien osalta perustuslain säännösten valossa ongelmallinen. Tällä hetkellä lunastuslupaa koskeva valitusoikeus on järjestetty erillislailla. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Ratalain suhdetta perusoikeuksiin käsitellään säätämisyjärjestystä koskevassa osassa.

#### Rautatielaki

Suomessa aikaisemmin voimassa ollut rautatielaki (198/2003) annettiin Euroopan unionin ensimmäisen rautatiepaketin pohjalta ja sillä pantiin kansallisesti täytäntöön pakettiin sisältyvät direktiivit. Rautatielalla luotiin edellytykset useamman kuin yhden rautatieyrityksen toiminnalle rataverkolla. Lailla on lisäksi avattu rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti EU:n sisäinen kansainvälinen tavaraliikenne kilpailulle. Kotimaisessa rautatieliikenteessä samoin kuin Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdyliikenteessä VR Osakeyhtiö on toistaiseksi edelleen ainoa toimiluvan nojalla rautatieliikennettä harjoitettava rautatieyritys. Rautatielaissa säädettiin muun muassa rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä ja toimiluvasta, ratakapasiteetin jakamisesta, rataverkon käytöstä, ratamaksusta, rautatieliikenteen turvallisuudesta

ja liikenteenohjauksesta.

Euroopan laajuisessa rautatiejärjestelmässä pyritään edistämään rautatiejärjestelmän teknistä yhteentoimivuutta määrittelemällä yhtenäiset tekniset vaatimukset EU:n jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmiä varten niin sanotuilla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiiveillä (suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 96/8/EY ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 2001/16/EY) ja niiden nojalla annettavilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä. Suomessa direktiivit pantiin täytäntöön Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetulla lailla (561/2002) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella (765/2002).

Vuoden 2005 alussa voimaan tulleessa rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetussa laissa (1167/2004) säädetään rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista ja koulutuksesta.

Suomessa tuli 1.9.2006 voimaan uusi rautatielaki (555/2006), jolla pantiin täytäntöön EU:n toiseen rautatiepakettiin sisältyvät direktiivit. Uudella lailla yhdistettiin aikaisempi rautatielaki ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki. Uudella rautatielalla avataan rautateiden kansallinen tavaraliikenne kilpailulle toisen rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti 1 päivänä tammikuuta 2007. Lailla jatkettiin aikaisemmalla rautatielalla käynnistettyä tasapuolisten ja syrjimättömien edellytysten luomista rautatieliikenteen kilpailulle. Kotimainen henkilöliikenne ja Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikenne jäävät edelleen yksinomaan VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. Muutoin lain painopiste on rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden kehittämisessä. Lailla luotiin rautatiejärjestelmän turvallisuuden kehikko, johon kuuluvat yhteisöläinsäädännön mukaisina uusina rautatieturvallisuuden elementteinä yhteiset turvallisuustavoitteet, yhteiset turvallisuusmenetelmät ja yhteiset turvallisuusindikaattorit. Rautatieyritysten lisäksi Ratahallintokeskukselta vaaditaan rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja turvallisuustodistusta vastaava turvallisuuslupa. Uutena rautateiden turvallisuudesta vastaavana viranomaisena perustettiin erikseen annetulla lailla Rautatievirasto.

Rautatiekuljetuslaki (1119/2000) koskee rautatieyritysten suorittamia rautatiekuljetuksia. Raideliikennevastoulaissa (113/1999) säädetään raideliikenteessä aiheutettujen henkilö- ja esinevahinkojen korvaamisesta.

Suomessa ei ole erikseen lainsäädäntöä metron rakentamisesta eikä metroliikenteestä. Raitiotieliikenteeseen sovelletaan tieliikennelakia.

Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta

Kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, 4 §:n 1 momentin mukaan lunastus on mahdollinen yleisen tarpeen sitä vaatiessa. Tähän lainkohtaan perustuvista lunastuksista tärkeimpiä ovat pitkitäislunastukset eli rautatiealueiden sekä sähkösiirto- ja maakaasulinjojen lunastukset. Vertailun vuoksi todettakoon, että maantietalueet hankitaan maantietoimituksessa, johon sovelletaan lunastuslakia.

Radanpidon tarpeet ovat lunastuslaissa tarkoitettuja yleisiä tarpeita. Viime vuosina on lunastettu alueita radanoikaisuja (n. 1—3 km), ratapenkereiden vahvistamisia, kohtaamisraiteita, sähkönsyöttöasemia ja ratapihan vähäisiä laajennuksia varten. Lunastettavat pinta-alat ovat vaihdelleet muutamasta sadasta neliömetristä muutamiin hehtaareihin. Keskimääräinen pinta-ala on ollut n. 2,3 hehtaaria. Lunastettavat alueet ovat lunastuskohteen suuruudesta riippuen kuuluneet 1—30 kiinteistölle.

Lunastustarvetta uutta rataosuutta varten on ollut rataosalla Kouvola—Kotka/Hamina. Uusi raide on 11 km pitkä, ja se rakennettiin jo olemassa olleen viereen kaksoisraiteeksi. Huomattavan laajoja alueita tarvittiin Kerava—Lahti oikoradan 63 km:n mittaista uutta osuutta varten. Oikoradalla omistus- tai käyttöoikeuksin lunastettuja alueita on noin 385 hehtaaria. Rakentamiseen tarvittavia alueita on lunastettu 424 kiinteistöstä. Vuosaaren satamarataa varten tarvitaan maa-aluetta 25,8 hehtaaria ja pysyvä käyttöoikeus tunneleiden rakentamista varten yhteensä 47,6 hehtaarin suuruiselta alueelta. Satamaradan lunastukset koskevat kaikkiaan 158 kiinteistöä. Seuraava merkittävä lunastuskohde tulee olemaan Kehäradan rautatiealue Vantaalla.

Maankäyttö- ja rakennuslaki

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) vaikuttaa välittömästi rautateiden suunnitteluun ja rakentamiseen mm. valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja kaavoitusjärjestelmän kautta. Liikennejärjestelmän ja sen osana rautateiden suunnittelu kytkeytyy läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat valtakunnallisesta näkökulmasta maakuntien ja kuntien alueidenkäytön suunnittelua ja alueiden käyttöön vaikuttavia valtion viranomaisten toimenpiteitä. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden yhtenä yleistavoitteena ovat toimivat yhteysverkot. Erityistavoitteena on turvata mm. valtakunnallisesti merkittävien ratojen jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä mahdollisuus toteuttaa valtakunnallisesti merkittäviä väyliä.

Kaavoituksessa liikennejärjestelmän kehittämistä koskevia tavoitteita sovitetaan yhteen muiden alueiden käyttöä koskevien tarpeiden kanssa. Maakuntakaavoituksessa on kiinnitettävä huomiota mm. ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen järjestelyihin, ja yleiskaavoituksessa on otettava huomioon mahdollisuudet liikenteen ja erityisesti joukkoliikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen. Asemakaavassa tulee luoda edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle sekä liikenteen järjestämiselle.

Maantielaki

Vuoden 2006 alussa voimaan tullut maantielaki (503/2005) on yleisten teiden tienpitoa koskeva perussäädös. Maanteiden suunnittelujärjestelmä rakentuu vaiheittain tarkentuvan suunnittelun eli yleissuunnitelman ja yksityiskohtaisemman tiesuunnitelman periaatteelle. Maanteitä varten hankitaan alueita tiesuunnitelman perusteella maantietoimituksessa. Lakiin on sisällytetty säännökset liittymäjärjestelyistä ja tilusvaihoista. Maantielaisissa ei ole säännöksiä rautatien ja maantien risteysjärjestelyistä.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelys-

tä annetun lain (468/1994) tarkoituksena on edistää ympäristövaikutusten huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa. Arviointimenettelyä sovelletaan hankkeisiin, joista saattaa aiheutua merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia Suomen luonnon ja muun ympäristön erityispiirteiden vuoksi. Kaukoliikenteen rautateiden rakentaminen on hanke, johon arviointimenettelyä sovelletaan suoraan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun asetukseen perustuen. Arviointimenettelyä sovelletaan lisäksi yksittäistapauksessa muuhun ratahankkeeseen tai jo toteutetun hankkeen olennaiseen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa asetuksessa mainittujen hankkeiden vaikutuksiin rinnastettavia merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia.

Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista

Vuonna 2005 voimaan tullut laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005), ns. SOVA-laki koskee mm. liikennettä varten laadittuja suunnitelmia tai ohjelmia, joilla luodaan puitteet hankkeiden lupa- tai hyväksymispäätöksille.

## 2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

### *Ruotsi*

Ruotsissa on ollut vuodesta 1996 voimassa rautateiden rakentamista koskeva laki, joka koskee myös metroa ja raitiotietä. Radansuunnittelujärjestelmä on samankaltainen kuin Suomeen nyt ehdotettu järjestelmä. Ruotsissa rautatien rakentamista suunnittelevan toimijan on tehtävä esitutkimus ja sen jälkeen rataselvitys eri rakennusvaihtoehtoista. Rataselvitykseen on sisällytettävä ympäristövaikutusten arviointiraportti. Tämän jälkeen rataselvitys siirtyy maan hallituksen lupaharkintaan. Ratahankkeen toteuttaja laatii rataselvityksen ja lupaharkinnan tuloksena valitun linjauksen pohjalta ratasuunnitelman, jonka ratahallinto (Banverket) vahvistaa. Kaikissa suunnitteluprosessin vaiheis-

sa kuullaan viranomaisia, asianosaisia ja järjestöjä. Maanomistajilla on oikeus tehdä muistutuksia ratasuunnitelmasta. Banverket vahvistaa ratasuunnitelman, joka on voimassa vahvistamisvuotta seuraavat viisi kalenterivuotta. Ratahankkeen toteuttajalla on oikeus lunastaa rautatietä varten tarvittavat alueet, jos vapaaehtoiseen sopimukseen ei päästä. Myös tilusjärjestely on mahdollinen.

### *Norja*

Norjassa on laki rautatien rakentamisesta ja käytöstä vuodelta 1993. Laki koskee rautatietä, raitiotietä, metroa, esikaupunkijunaa ja vastaavia kulkumuotoja. Rautatien suunnittelu ja rakentaminen tapahtuu yleisen suunnittelu- ja rakennuslain mukaisesti. Hallitus voi antaa teknisiä määräyksiä ja hyväksyy rautatiet ennen käyttöön ottoa.

### *Alankomaat*

Alankomaissa on vuodesta 1994 ollut voimassa yleinen väylälaki, jossa säädetään tärkeimpien rautateiden, valtateiden ja laivaväylien suunnittelujärjestelmästä. Väylälain mukainen suunnittelujärjestelmä koostuu kolmesta vaiheesta eli aloitusmuistio-, reittimuistio- ja reittipäätös vaiheesta. Reittimuistion laatimisvaiheessa on mahdollisuus tehdä muistutuksia hankkeesta. Tässä vaiheessa laaditaan ympäristövaikutusten arviointi. Liikenne-, yleisten töiden ja vesiministeri vahvistaa reittisuunnitelman. Valmistelu tapahtuu viranomaisyhteistyönä ja vuorovaikutteisesti asianosaisten kanssa. Kansallisesti tärkeisiin suurprojekteihin, jotka sisältyvät kansalliseen liikenne- ja kuljetussuunnitelmaan, sovelletaan erillismenettelyä, joka alkaa suoraan reittipäätösluonnoksen valmistelulla.

### *Ranska*

Ranskassa ei ole erillistä radanrakentamislakia, mutta 1980-luvulta lähtien on ollut voimassa kansallista liikennesuunnittelua ohjaava laki, jonka mukaan valtio päättää paikallishallinnon kanssa kansallisen tason liikennesuunnitelmista. Tietyn kokoluokan ylittävistä hankkeista päätetään erillisillä asetuksilla. Ratahankkeen toteuttajan on suunnitteluvaiheessa neuvoteltava ja tiedotettava hankkeen tavoitteista, arvioitava vaikutukset

ja yhteensovittava oma hankkeensa muiden ministeriöiden toimivaltaan kuuluvien hankkeiden kanssa. Alueet hankitaan vapaaehtoisin kaupoin tai lunastamalla yleisen edun nimissä.

### 2.3. Nykytilan arviointi

#### Runkoväylät

Valtakunnallisten ja alueellisten yhteyksien rungon muodostavat valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa tarkoitettut valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tarkoitus määritellä Suomen merkittävimpien ratojen ja maanteiden muodostama runkoverkko. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä on julkaissut mietintönsä (Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot; LVM:n julkaisu 43/2006) syyskuussa 2006. Runkotiet on määritelty maantielain 4 §:ssä. Rautateiden runkoverkko käsittäisi nopean henkilöliikenteen radat ja raskaan tavaraliikenteen radat. Henkilöliikenteen runkoverkolla on tavoitteena 160—200 km/h nopeustaso, ja tavaraliikenteen runkoverkolla 25 tonnin akselipaino. Kapasiteetin varmistamiseksi runkoradoilla olisi vähintään kaksoisraiteet kaikilla niillä rataosilla, jotka kuuluvat sekä nopean henkilöliikenteen että raskaan tavaraliikenteen ratoihin. Tavoitteeseen edettäisiin vaiheittain useaman vuosikymmenen aikana.

Runkoväyläehdotus on sellainen viranomaissuunnitelma, johon sovellettiin SOVALAKIA. Ehdotuksesta selvitettiin ympäristövaikutusten lisäksi myös vaikutukset liikenteeseen, aluekehitykseen ja aluerakenteeseen sekä elinkeinoihin.

Ennen kuin liikenne- ja viestintäministeriö tekee runkoverkkopäätöksen, asia käsitellään valmistavasti jossakin sopivassa ministerityöryhmässä, esimerkiksi hallinnon ja alueiden kehittämisen ministerityöryhmässä.

#### Århusin sopimus

Suomen lainsäädäntö ei pitkittäishankkeiden - kaukoliikenteen rautateiden, sähkövoimalinjojen sekä kaasun, öljyn ja kemikaaliputkien rakentamisen - osalta täyttänyt tiedonsaantia, yleisön osallistumisoikeutta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta ym-

päristöasioissa koikevan yleissopimuksen velvoitteita. Sopimuksen ratifioinnin yhteydessä järjestettiin asianosaisten ja rekisteröityjen yhdistysten muutoksenhakuoikeus eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetulla lailla (768/2004, SopS 124/2004), joka on tullut voimaan 30.11.2004. Kaukoliikenteen rautatiet kuuluvat tämän erityislain soveltamisalan piiriin. Kaukoliikenteen rautatien vaikutusalueella toimivalla sellaisella rekisteröidyllä yhdistyksellä ja säätiöllä, jonka tarkoituksena on ympäristön-, terveyden- tai luonnonsuojelun edistäminen, on tämän erityislain nojalla muutoksenhakuoikeus rakentamista varten myönnetystä lunastusluvasta. Eduskunta on Århusin sopimuksen ratifioinnin yhteydessä antamassaan lausumassa edellyttänyt, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin sellaisen pitkittäishankkeita koikevan lainsäädännön aikaansaamiseksi, johon voitaisiin sisällyttää myös tarvittavat aineelliset valitusperusteet.

#### Lunastusmenettely

Rautatiealueiksi tarvittavat alueet hankitaan lunastusluvan perusteella maanmittauslaitoksen toimitusinsinöörin ja kunnan valitsemien kahden uskotun miehen pitämässä lunastustoimituksessa. Lunastustoimitus on toimiva ja joustava menettely nykyisinkin, mutta siinä ei voida ottaa riittävästi huomioon kaikkia rautatien erityispiirteitä.

#### Radanvarsirajoitukset

Rataturvallisuuden kannalta ongelmallista on joissakin tapauksissa tasoristeysten läheisyydessä olevan puuston poisto. Radan kunnossapitäjät ovat tehneet vähäisessä määrin sopimuksia oletetun rautatiealueen rajan läheisyydessä olevien mahdollisesti radalle tai ajolangoille kaatuvien puiden poistosta. Myrskyvahingot ovat ongelma radanpidon kannalta. Radanpitäjällä olisi mahdollisuus hakea lunastuslain 3 §:n 2 kohdan mukaista lunastustoimitusta, jossa radanpitäjä saisi oikeuden rajoittaa maanomistajan oikeutta käyttää kiinteistöään. Lunastustoimituksia ei ole juurikaan haettu, koska rajoitusoikeuden hankkiminen kapealle kaistaleelle jälkikäteen on työläs ja kallis prosessi. Menettelylle ei ole ollut riittävästi rahoitusta eikä ennalta ole ollut täyttä varmuutta siitä, onko oikeuden



saamiselle riittävät perusteet. Lakiin ehdotettu ratasuunnitelma sisältäisi käytännössä suojajalueiden osalta ne asiakirjat, joita tarvittaisiin lunastuslain 3 §:n 2 kohdan mukaisen lunastusluvan hakemiseen.

#### Tasoristeykset

Valtion rataverkolla on noin 3 800 ja yksityisraiteilla noin 800 tasoristeystä. Tasoristeyksistä varoituslaitteilla varustettuja on valtion verkolla noin 800 ja yksityisraiteilla noin 90. Tasoristeyksiä on korvattu eritasoliittymillä käytettävissä olevien resurssien puutteissa. Rautatieliikenteen turvallisuusongelmat kohdistuvat nimenomaan tasoristeyksiin. Osa ongelmista voidaan korjata radanpidon toimenpitein, mutta osa ongelmista johtuu autoilijoiden piittaamattomasta liikennekäytäytymisestä.

Muihin Pohjoismaihin verrattuna Suomessa sattuu liikenteeseen suhteutettuna eniten tasoristeysonnettomuuksia. Tasoristeysonnettomuuksien määrä on viime vuosina pysytellyt 50:n tuntumassa ja henkilövahinkojen määrä tasoristeysonnettomuuksissa on ollut 10–30 vuodessa. Muita onnettomuuksia on sattunut 10–20 vuosittain.

Tasoristeyksiä koskeva sääntely ei ole nykyoloissa riittävää lainsäädännön puuttuessa. Tasoristeyksiä koskevat menettelyt perustuvat pitkälti Ratahallintokeskuksen ohjeisiin.

#### Ratojen lakkauttaminen

Radan lakkauttamisesta ei ole säännöksiä tällä hetkellä. Radanoikaisujen yhteydessä on voinut jäädä radanpidon kannalta tarpeettomia entisiä rautatiealueita, joita on voitu siirtää lunastustoimituksen yhteydessä naapurikiinteistöihin. Tarpeettomien alueiden myynnissä on noudatettu valtion kiinteistövarallisuuden luovuttamista koskevia säännöksiä. Mm. Elisenvaaraan johtaneen entisen rautatien alueet on myyty kiinteistönkaupoilla vieresten tilojen omistajille, jotka ovat ottaneet alueet yksityistiekäyttöön.

### 3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

#### 3.1. Tavoitteet

Keskeisin tavoite on luoda Suomeen rauta-

tien suunnittelua, rakentamista ja koko elinkaarta koskeva lainsäädäntö, joka vastaa nykyisiä ja nähtävillä olevan tulevaisuuden tarpeita. Jo maantielain (503/2005) valmistelun yhteydessä selvitettiin eri liikennemuodoille yhteisen väylälain käyttömahdollisuutta, mutta lakien laajuus ja eri infrastruktuuri- ja liikennemuodoille tarpeellinen erityissääntely olivat syinä siihen, että yhteisen väylälain valmistelusta luovuttiin.

Metrotunnelien suunnittelua ja rakentamista koskeva sääntely on jätetty työn ulkopuolelle. Pikaraitiotieihin voidaan soveltaa ratalain yksityisraiteita koskevia säännöksiä siltä osin kuin pikaraitiotiet kulkevat rautatiealueella.

#### 3.2. Keskeiset ehdotukset

Rautateiden suunnittelulla ja sijoittumisella on alueiden suunnittelulle ja maankäytölle olennainen merkitys. Siksi lakiin on sisällytetty rautatien suunnittelua koskeva 2 luku, jossa on säännökset radanpitoviranomaisen menettelyjen lisäksi myös viranomaisten sekä asianosaisten ja muiden osallisten vuorovaikutuksesta. Lakiin sisältyvät myös aineelliset valitusperusteet, joten ratalain hyväksymisen yhteydessä voidaan kaukoliikenteen rautatiet poistaa asianosaisten ja rekisteröityjen yhdistysten muutoksenhakuoikeutta koskevan erillislain soveltamisalan piiristä.

Rautatiealueiden lunastamista varten on tarkoitus luoda uusi toimitusmuoto, ratatoimitus, jossa käsitellään sekä kiinteistötekniiset toimenpiteet että korvausasiat. Toimitus vastaisi hyvin pitkälle nykyistä rautatiealueen lunastustoimitusta ja siihen sovellettaisiin pääsääntöisesti lunastuslakia. Vain radanpidosta johtuvat erityistilanteet olisi säännelty ratalaissa. Ratatoimitus voitaisiin jakaa kahdeksi toimitukseksi, jolloin mm. luovutuksenkorvaukset voitaisiin määrätä lopullisina pian haltuunoton jälkeen. Tällä tavalla korvausten saaminen nopeutuisi ja radanpitäjän korkokustannus alenisi. Kaksiosaisella toimituksella parannettaisiin luovuttajan asemaa, koska toisessa vaiheessa voidaan ottaa käsiteltäväksi asioita, joita ei ole voitu käsitellä ensimmäisessä vaiheessa. Samoin toisessa vaiheessa voidaan ratkaista asioita, jotka ovat ilmenneet ensimmäisen vaiheen lopettamisen jälkeen ja joita ei tiedetty toimituksen ensimmäistä vaihetta lopetettaessa. Ratatoimi-

tuksen yhteydessä voitaisiin toteuttaa tilusjäjestelyjä, joista ratalakiin on sisällytetty yksityiskohtaiset säännökset. Aivan vähäisten korvausten maksamista on tarkoitus helpottaa. Jos samalle asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaissumma ei ylittäisi 20 euroa, sitä ei tarvitsisi maksaa eikä tallettaa.

Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi rautatiealueen ulkopuolisille alueille voitaisiin asettaa käyttörajoituksia. Tämä tapahtuisi suoja-alueita ja näkemäaluetta koskevin säännöksiin. Näillä alueilla ei saisi olla rakennuksia, ja radanpitäjä olisi oikeutettu poistamaan niillä olevaa kasvillisuutta juna- tai liikenneturvallisuuden vuoksi. Olemassa oleville radoille suoja-alueita voitaisiin perustaa vain ratasuunnitelmalla, ja niistä johtuvat korvausasiat käsiteltäisiin ratatoimituksessa.

Rautatien ylitysmahdollisuudet ovat radan poikki liikkumismahdollisuuksia tarvitsevien kannalta merkittäviä asioita, joilla on merkitystä myös junaturvallisuudelle. Uusia tasoristeyksiä voisi rakentaa vain vähäliikenteisille radoille. Lakiin on sisällytetty tasoristeyksiä ja maastoajoneuvoilla liikkumista koskevat säännökset.

Lain 6 lukuun on sisällytetty rautatien ja sen liittännäisalueen lakkauttamista koskevat säännökset. Myös rautatien lakkauttamisen yhteydessä laadittaisiin ratasuunnitelma vuorovaikutuksen varmistamiseksi. Rautatien lakkauttamisesta muun kuin uuden radan rakentamisen yhteydessä päättäisi liikenne- ja viestintäministeriö. Lakiin on kirjattu lakkauttamisen edellytykset

## 4. Esityksen vaikutukset

### 4.1. Taloudelliset vaikutukset

Tavoitteena on luoda toimivan ja tehokkaan radanpidon mahdollistamiseksi tarpeelliset säännökset, jotka tällä hetkellä puuttuvat lainsäädännöstämme. Tarkoitus ei ole muuttaa nykyistä radanpitojärjestelmää. Valtio vastaisi valtion rataverkon kustannuksista.

Esityksellä ei olisi kotitalouksiin eikä yksityisiin henkilöihin välittömiä taloudellisia vaikutuksia. Aivan vähäisiä ratatoimituksessa määrättyjä korvauksia ei kuitenkaan maksettaisi. Esityksellä varmistettaisiin elinkeinoelämän kuljetusmahdollisuuksia.

Esityksellä ei ole välittömiä kuntatalouteen

kohdistuvia vaikutuksia. Kuntien ja radanpitäjän yhteishankkeet, kuten kadun- ja radanrakentamishankkeet tai palvelualueiden rakentaminen olisivat mahdollisia erillisten sopimusten nojalla.

Esityksessä ehdotettu rautateiden runkoverkko perustuu koko rataverkon kattavaan verkolliseen tarkasteluun, johon sovellettiin lakia viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista. Kun jokin rataosuus määrätään rautateiden runkoverkkoon kuuluvaksi, päätös sinänsä ei vielä merkitse välittömiin parantamistoimenpiteisiin ryhtymistä. Luokituksen valmistuttua ratojen korjaussuunnitelmia tehdään liikenne-poliittisten tavoitteiden mukaisesti resurssien puitteissa. Laatutason saavuttaminen rautateiden koko runkoverkolla vaatisi noin 3,3 miljardin euron panostuksen. Radanpidon nykyrahoituksella tavoitteen saavuttaminen vaatisi vähintään 25 vuoden ajan.

Mahdollisuus ratatoimituksen jakamiseen kahdeksi toimitukseksi alentaa radanpitoranomaisen maksettaviksi määrättävien korvausten korkokustannuksia. Toisaalta lunastuksen jakaminen kahdeksi toimitukseksi voi vähäisessä määrin lisätä toimituskustannuksia. Korvauskohteet ja korvausperusteet eivät muutu merkittäväksi, joten uudistuksella ei olisi vaikutusta maanhankinnan määrärahojen suuruuteen.

Suoja- ja näkemäalueita ei syntyisi rautateiden varsille automaattisesti lain voimaan tullessa, vaan näiden alueiden perustaminen edellyttäisi ratasuunnitelmaa. Ratasuunnitelma sisältäisi käytännössä ne asiakirjat, jotka nykyisin laaditaan rasiteoikeuden hakemiseksi, joten kustannukset eivät tältä osin lisääntyisi nykyisestä. Sama koskisi toimituksessa määrättäviä korvauksia.

Ehdotus lisäisi Ratahallintokeskuksen työ-määrää erityisesti suunnittelussa yhteistyössä kaavoittajan kanssa. Jos yhteistyöllä päästään paremmin yhteen sovittamaan kaavoitus ja radanrakentaminen, voidaan ratahankkeiden toteutuksessa säästää. Samalla myös maankäyttö tukeutuu tehokkaaseen liikennejärjestelmään. Tällöin voidaan saavuttaa yhteiskuntataloudellisia merkittäviäkin hyötyjä.

### 4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Lain tavoitteissa on korostettu radansuun-

nittelun avoimuutta ja suunnitteluratkaisujen ymmärrettävyyttä. Vuorovaikutteiset menettelyt, joita on tähän saakka noudatettu vapaaehtoisuuden pohjalta, ovat lisänneet suunnitteluhenkilöstön tarvetta Ratahallintokeskuksessa. Rautatien suunnittelu perustuu kaavoitukseen, joten osallistumismenettelyt ja viranomaisneuvottelut vaativat työpanosta jatkossakin. Yksityisraiteita koskevien suunnitelmien hyväksyminen lisää Ratahallintokeskuksen työmäärää jossakin määrin. Myös rautateiden lakkauttamismenettelyjen käyttöönoton myötä radanpitäjälle tulee lisätehtäviä.

Ehdotetulla lailla luotavat uudet menettelyt lisäävät jonkin verran rautatieviranomaisten työtehtäviä ja henkilöstötarvetta. Lisäksi ehdotus tulee lisäämään suunnittelun vaatimia resursseja 3–5 henkilötyövuoden verran lisääntyneen suunnittelutyön vuoksi etenkin lain soveltamisen alkuvaiheessa. Resurssitarpeita lisäävät myös ehdotuksen mukanaan tuoma lisääntynyt yhteydenpito ja yhteistyö sidosryhmien kuten esimerkiksi kuntien kanssa.

#### 4.3. Ympäristövaikutukset

Rautatiet ovat ympäristöystävällinen kuljetus- ja liikkumismuoto. Junaliikenteen osuus liikenteen päästöistä on päästölajista riippuen vain 0,2–1,8 % eli huomattavasti rautatieliikenteen suoriteosuuksia pienempi. Uuden lain yhtenä tavoitteena on, että radanpidossa otetaan ympäristönäkökohdat entistä enemmän huomioon kestävästä kehityksestä edistävällä tavalla. Keskeistä tässä on melun ja tärinän torjuminen sekä maaperän ja pohjavesien suojaaminen samoin kuin asemaseutujen kulttuuriympäristön hoito.

Rautateiden suunnittelu kytkeytyy läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Yleis- ja ratasuunnitelmat perustuvat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueidenkäyttöön on selvitetty. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista edistetään rautateiden suunnittelussa. Radanpidon keinoin edistetään kestävästä yhdyskuntakehityksestä ja rakentamisesta sekä avointa ja vuorovaikutteista suunnittelua.

#### 4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan

Rautatiet tarjoavat vaikutusalueellaan mahdollisuuden sujuvaan, täsmälliseen ja turvalliseen henkilöliikenteeseen. Osana liikennejärjestelmää rautateiden vaikutus ulottuu kauempanakin asuviin. Raideliikenne on tiheään asutuilla seuduilla vaihtoehto yksityisautoilulle. Ehdotetun lain tavoitteena on lisätä raideliikenteen osuutta joukkoliikenteessä kaupunkiseuduilla sekä tarjota joustava liikkumismahdollisuus valtakunnan eri osien välillä. Eri väestöryhmien kuten lasten, liikuntarajoitteisten ja etenkin ikääntyvän väestön tarpeet pyritään ottamaan huomioon liikennejärjestelmää kehitettäessä.

Tavaraliikenteen kuljetuksia voidaan hoitaa tehokkaasti rautateitse. Tavaraliikenteen asiakaina olevien yritysten asema ei ainakaan huonontuisi ehdotetun lain vaikutuksesta.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös säännökset rautatien lakkauttamisesta. Lakkauttamissäännöksissä edellytetään, että alueen saavutettavuus ja kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin kuin rautateitse.

#### 4.5. Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Lakiin on sisällytetty tasoristeysten suunnittelua, käyttöä ja kunnossapitoa sekä poistamista koskevat säännökset, joiden tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Uusia tasoristeyskohtia sallittaisiin ratalain voimaantulon jälkeen vain muulle kuin runkoverkolle. Koska rautatiealueita ylitetään enenevässä määrin myös moottorikelkoilla, laissa olisi myös säännökset maastoajoneuvoliikenteestä. Rautatiealueella saisi ajaa maastoajoneuvolla ainoastaan radanpitäjän luvalla.

#### 4.6. Aluekehitysvaikutukset

Alueiden kehittämisen kannalta liikennejärjestelmä ja rautatiet sen osana ovat keskeisiä. Rataverkon kehittämällä luodaan edellytyksiä liikkumiselle, kuljetuksille ja elinkeinotoiminnalle maan eri osissa. Radanpidolla voidaan edistää alueiden omia kehitysstrategioita ja alueellisia erityispiirteitä.

Vähäliikenteisten rautateiden lakkauttaminen on alueiden kannalta kielteinen ratkaisu,

mutta resurssien järkevän kohdistamisen vuoksi lakkauttamispäätöksiäkin on tulevaisuudessa voitava tehdä. Mahdollisten lakkauttamisten yhteydessä huolehditaan aina siitä, että alueelle on olemassa muu kulku- ja kuljetusyhteys. Lakkauttaminen tapahtuisi ratasuunnitelman hyväksymisen perusteella, ja mahdollisen lakkauttamisen jälkeenkkin harkittaisiin erikseen, onko Ratahallintokeskusten perusteltua luopua alueen hallinnasta.

#### 4.7. Yritysvaikutukset

Toimiva kuljetusjärjestelmä on suomalaisyrityksille keskeinen toimintaedellytys, koska kuljetusmatkat ovat pitempiä ja kuljetuskustannukset korkeampia kuin Keski-Euroopan yrityksillä. Koska rautateillä on Suomen tavaraliikenteessä noin 25 %:n markkinaosuus, toimivalla rataverkolla on olennaista merkitystä kuljetuspalveluja käyttävien yritysten ja niiden kilpailukyvyn kannalta.

Ehdotetulla lailla ei olisi välittömiä yritysvaikutuksia, koska laissa olisi lähinnä rautatien suunnittelua koskevia menettelyllisiä säännöksiä. Lakia ei sovellettaisi suljetuilla yksityisraiteilla, mutta yksityisraiteidenkin liikenteen on toimittava turvallisesti ja vaaraa aiheuttamatta. Tasoristeysten poistaminen saattaa johtaa pitempiin kuljetusmatkoihin silloin kun eritasoa ei rakenneta samalle kohdalle, mutta kiertohaitasta määrättäisiin rata-toimituksessa korvaus. Ehdotetun lain mukaiset luvat ovat olleet käytössä jo nykyisin, joten tältä osin yrityksille ei koidu lisätyötä eikä -kustannuksia.

Mahdollisissa tulevissa ratojen lakkauttamistilanteissa edellytetään, että alueen saavutettavuus ja kuljetustarpeet on turvattu muul-

la tavoin kuin rautateitse.

## 5. Asian valmistelu

### 5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 16.2.2004 ratalakityöryhmän, jonka tehtävänä oli valmistella hallituksen esityksen muotoon luonnos ratalaiksi. Työryhmän tuli lisäksi pohtia muuta raideliikennettä koskevan lainsäädännön tarpeellisuus.

Työryhmä järjesti uudistamistyön pohjaksi kuulemistilaisuuden, johon kutsuttiin keskeisten viranomaistahojen ja sidosryhmien edustus. Työryhmän alustavaa luonnosta uudeksi laiksi esiteltiin kesäkuussa 2005 pidetyssä keskustelutilaisuudessa, johon osallistui valtion ja kuntien viranomaisten sekä VR-Yhtymä Oy:n edustajien lisäksi elinkeinoelämän ja luonnonsuojelun järjestöjen edustajia. Luonnoksesta saatiin myös kirjallisia lausuntoja.

Ratalakityöryhmän mietintö ehdotukseksi ratalaista valmistui 29.11.2005. Mietintö oli yksimielinen.

### 5.2. Lausunnot

Ratalakityöryhmän mietinnöstä hankittiin lausunnot 39 organisaatiolta. Lausunnoissa lakia pidettiin pääosin tarpeellisenä. Keskeisimmät muutos- ja tarkistusvaatimukset koskivat rautatien lakkauttamisen edellytyksiä ja tasoristeyssäätelyä. Esitystä on täydennetty ja tarkistettu saatujen kommenttien sekä toukokuussa 2006 järjestetyn keskustelutilaisuuden palautteen pohjalta. Esitysluonnos on ollut luettavissa liikenne- ja viestintäministeriön Internet-sivulla kevästä 2006.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotusten perustelut

#### 1.1. Ratalaki

##### 1. Luku Yleiset säännökset

**1 §. Lain tarkoitus.** Lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää pykälässä kuvatuin tavoin. Lailla on tarkoitus luoda oikeudelliset perusteet, jotta rautateitä voidaan ylläpitää ja kehittää henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeet huomioon ottaen. Rautatien ja siellä olevien laitteiden tulee olla rakenteeltaan ja sijainniltaan toimivia ja turvallisia. Junaliikenne edellyttää turvallisuuden huomioimista kaikissa radanpidon vaiheissa suunnittelusta rakentamiseen ja kunnossapitoon asti. Radanpidossa on perinteisesti korostunut kestävä kehitys.

Lisäksi lain tarkoituksena on turvata radanpitoon liittyvien tehtävien hoitaminen - ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen - jotta rautatiet voivat toimia valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona. Tällä on tarkoitus tuoda esiin rautateiden valtakunnallinen merkitys ja erityispiirteet, jotka tulee ottaa huomioon myös muussa maankäytön suunnittelussa. Tämän lisäksi lain tarkoituksena on antaa asianosaisille ja muille tahoille mahdollisuus lausua mielipiteensä ja vaikuttaa yleis- ja ratasuunnitelmien sisältöön sekä hakea muutosta edellä mainittuihin suunnitelmiin. Radanpitoviranomainen toimii yhteistyössä maakuntien ja kuntien kanssa suunnitelmien toteuttamiseksi ja maankäytön suunnittelun yhteensovittamiseksi. Samalla toteutetaan Århusin yleissopimuksen 9 artiklan 2 kappaleen määräykset ympäristön, terveyden-, tai luonnonsuojelun edistämiseksi taikka asuinympäristön viihtyisyyden edistämiseksi toimivan rekisteröidyn yhdistyksen tai säätiön muutoksenhakuoikeudesta kaukoliikenteen rautatien suunnitelmista.

**2 §. Soveltamisala.** Lakia sovelletaan Ratahallintokeskuksen hallinnoimaan rataverkkoon ja yksityisraiteisiin laissa säädetyin tavoin. Säännökset koskevat pääosin valtion

omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa rataverkkoa. Laissa säädetään rataverkkoon liittyvistä suunnitelmista, radanpidosta, radan lakkauttamisesta, radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista sekä kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta silloin, kun kyse on radanpitoon liittyvistä asioista.

Pykälän 2 momentissa säänneltäisiin siitä, miten lakia sovelletaan yksityisraiteilla. Lain suunnittelua, rakentamista, ja kunnossapitoa koskevia säännöksiä ei sovelleta yksityisraiteilla, jotka sijaitsevat tieliikennelain (267/1981) 92 §:ssä tarkoitetuilla yleisellä liikenteeltä eristetyillä satama-, varasto-, tehdas- tai muilla vastaavilla alueilla. Edellä mainituilla alueilla rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja kunnossapidettävä siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti. Rautatie ei myöskään saa aiheuttaa vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle, millä tarkoitetaan esim. sitä, että raiteet tai rautatien vaatimat laitteet täytyy sijoittaa alueella siten, että alueella tapahtuva toiminta ei vaarannu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että yksityisraiteisiin ei sovelleta tämän lain 31—34 §:ää. Lisäksi säädettäisiin, että tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen. Yksityisraide voi olla yksityisessä omistuksessa, jolloin valtion kiinteän omaisuuden luovuttamista koskevia säännöksiä ei voida soveltaa rautatiealueen luovuttamiseen. Jos yksityisraide on valtion omistama, mutta jonkun muun kuin Ratahallintokeskuksen hallinnassa, sovellettaisiin rautatiealueen luovuttamiseen lakia oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002), mutta luovutusta valmisteltaessa ei tarvitsisi tehdä ratasuunnitelmaa.

**3 §. Määritelmät.** Lakiin ehdotetaan otettavaksi eräitä lain kannalta keskeisiä määritelmiä. Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin rautatie. Rautatie sisältää radan sekä sen tarvitsemat rautatiealueella sijaitsevat rakennukset, rakennelmat ja laitteet, joita tarvitaan liikenteen hoitamista ja turvaamista varten sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten.

Radalla tarkoitetaan yhtä tai useampaa raitetta, raiteen kannattamiseksi tarvittavia rakenteita, näihin liittyviä penkereitä, leikkauksia ja ojia sekä kaikkia radan rakenteeseen kuuluvia ja liikenteen hoitamiseen tarvittavia erikoisrakenteita ja -laitteita, kuten siltoja, rumpuja, turvalaitteita ja sähköistyksen vaatimia laitteita. Rautatiellä ei tarkoiteta metroa eikä pikaraitiotietä.

Pykälän 2 kohdassa määritellään rautatiealue. Rautatiealueella tarkoitetaan rautatien ja sen liikenteen hoitamiseen tarvittavaa aluetta. Rautatiealue sisältää rata-alueen, jolla tarkoitetaan radan, ratapihan ja niihin välittömästi kuuluvien rakenteiden ja laitteiden vaatimaa aluetta. Laitteilla taas tarkoitetaan mm. sähköistysrakenteita ja turvalaitteita. Rautatiealueeseen kuuluvat tarvittaessa myös rautatieliikenteen palvelualueet.

Pykälän 3 kohdassa määritellään rautatieliikenteen palvelualueet, joita voivat olla mm. varikko-, asema-, laitur-, kuorma- ja liityntäpysäköintialueet.

Pykälän 4 kohdassa määritellään näkemäalue, jolla tarkoitetaan tasoristeyksestä radalle päin ulottuvaa esteettömän näkemän aluetta ja jonka tarkoituksena on tienkäyttäjien turvallisuuden varmistaminen.

Pykälän 5 kohdassa määritellään liitännäisalue. Liitännäisalueella tarkoitetaan radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen ottoaluetta, maa-aineksen läjitysmaata tai radanpitoa varten tarpeellisen laitteiston tarvitsemaa aluetta.

Pykälän 6 kohdassa määritellään suoja-alue. Suoja-alueella tarkoitettaisiin rautatiealueen ulkopuolella olevaa ulottuvuudeltaan määrättyä aluetta, joka perustetaan parantamaan radan ja rautatieliikenteen turvallisuutta. Suoja-alueella kiinteistön omistajan oikeusasemaa voitaisiin rajoittaa ja radanpitäjälle voitaisiin antaa tiettyjä toimivaltuuksia.

Pykälän 7 kohdassa radanpidolla tarkoitetaan kaikkia niitä tehtäviä ja toimenpiteitä, jotka liittyvät rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnitteluun, hankintaan, rakentamiseen, hallintaan sekä kunnossapitoon.

Pykälän 8 kohdassa olisi selvytyden vuoksi maininta siitä, että rakentamisella tarkoitetaan paitsi uuden rautatien rakentamista myös olemassa olevan parantamista.

Pykälän 9 kohdassa rataverkolla tarkoitettaisiin Ratahallintokeskuksen hallinnassa

olevaa valtion omistamaa rautatietä.

Pykälän 10 kohdassa yksityisraiteella tarkoitettaisiin muuta kuin valtion omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa rautatietä, jolla on yhteys rataverkkoon. Yksityisraide voisi olla yksityisoikeudellisen tai julkisoikeudellisen yhteisön omistuksessa tai hallinnassa. Rautatie ei ole Ratahallintokeskuksen hallinnoima, jos se on sopimuksin siirretty Ratahallintokeskukselta muun yhteisön yksinomaiseen käyttöön ja kunnossapidettäväksi.

Pykälän 11 kohdassa tiellä tarkoitettaisiin yksityisistä teistä annetun laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä, maantiellaisia (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja samoin kuin myös sellaisia yksityisiä teitä, joihin ei sovelleta yksityisistä teistä annettua lakia.

Pykälän 12 kohdassa kiinteistöllä tarkoitettaisiin myös määräälaa ja tilojen yhteistä aluetta, jotka kiinteistörekisterilain (392/1985) mukaan eivät ole kiinteistöjä.

**4 §. Rautateiden luokitus.** Rataverkko jaetaan kahteen luokkaan eli rautateiden runkoverkkoon ja muuhun rataverkkoon. Rautateiden runkoverkko koostuisi nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista. Nopealla henkilöliikenteen radalla tarkoitettaisiin tässä rataa, jolle olisi ominaista vähintään 160 km/h nopeustavoite. Raskaan tavaraliikenteen radat edellyttäisivät akselipainojen korottamista 25 tonniin ja erikseen sovittavilla rataosilla 30 tonniin.

Runkoverkon radoilla tulisi olla valtakunnallista merkitystä ja näiden tulisi palvella lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulisi olla ominaisuuksiltaan ja kunnoltaan sellainen, että se tarjoaisi mahdollisuuden nopean henkilöliikenteen sekä tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Runkoverkkoa koskevassa päätöksessä määriteltäisiin erikseen nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radat.

Pykälän 2 momentin mukaan muu rataverkko koostuisi jäljelle jäävästä rataverkosta. Muun rataverkon tulisi täydentää runkoverkkoa henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetustarpeiden tyydyttämisessä.

Pykälän 3 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määräisi runkoverkkoon kuuluvat radat.

**5 §. Rataverkon kehittäminen ja kunnossapito.** Pykälän 1 momentissa tuotaisiin esiin rataverkon kehittämisen ja kunnossapidon tavoitteet ja rooli yleisesti ja muussa lainsäädännössä esitettyjen tavoitteiden toteuttamisen kannalta. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:ssä on todettu, että valtion viranomaisen tulee ottaa toiminnassaan huomioon valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja edistää niiden toteuttamista, mutta näitä tavoitteita on syytä korostaa myös tässä laissa. Alueiden kehittämislaki velvoittaa myös valtion viranomaiset ottamaan huomioon valtakunnalliset alueiden kehittämistavoitteet ja edistämään niiden toteuttamista samoin kuin ottamaan toiminnassaan huomioon maakuntaohjelmat ja edistämään ohjelmien toteuttamista. Rataverkolla on oma vaikutuksensa alueiden kehittämiseen, joten tässä laissa on syytä erikseen mainita alueiden kehittäminen. Rataverkon kehittämisen tulee myös edistää kaavoilla toteutettavaa maankäytön suunnittelua siltä osin kuin se on mahdollista rautateiden erityispiirteet huomioon ottaen.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin ne palvelutavoitteet, jotka rataverkolle asetetaan. Rautateiden tulisi olla turvallisia sekä rakenteeltaan että ominaisuuksiltaan ja tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä. Edellä mainittuja tavoitteita toteutettaessa tulisi ottaa huomioon väestön määrä ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet, minkä vuoksi rataverkkoa kehitettäessä ja kunnossapidettaessa tulee ottaa huomioon edellä mainitut tarpeet aluekohtaisesti niin hyvin kuin se on rataverkon kannalta mahdollista. Lisäksi 2 momentissa painotetaan luonnonvarojen säästeliästä käyttöä, joka on osa edellä 1 §:ssä mainittua kestävästä kehityksestä. Rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa olisi minimoitava rautateiden ja rautatieliikenteen haitat, milloin niiden syntymistä ei voida estää. Haittojen minimoinnissa on merkittävä rooli myös rataverkon läheisyydessä tehtävällä maankäytön suunnittelulla ja rakentamisella.

**6 §. Rautatien rakentaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rautatien rakentamisen edellytyksistä. Rakentaminen käsittää tässä laissa myös rautatien parantamisen. Rautatien rakentamisen yleisimmät perusteet ovat liikenteen kasvuun, liikenteen nopeuteen, kuljetustarpeeseen tai rautateiden tur-

vallisuuteen liittyvät syyt. Rakentamisen perusteena voisi olla liikenteestä aiheutuvien haittojen, kuten esimerkiksi tärinä- tai meluhaittojen poistaminen tai vähentäminen. Haittoja voidaan vähentää esim. melusteillä ja radan rakenneratkaisuilla. Valtakunnan tai maakunnan tasolla voi tapahtua sellaisia muutoksia, jotka vaativat olemassa olevan rautatien parantamista tai peräti uuden radan rakentamista. Rakentamisena voi tulla kyseeseen esim. rataosan sähköistäminen tai lisäraiteen rakentaminen.

Pykälän 1 momentissa todettaisiin myös maankäyttö- ja rakennuslaista johtuva veloitte olla rakentamatta vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Tämä kaavan noudattamisvelvollisuus on erilainen riippuen kaavan tarkoituksista. Maakunta- ja yleiskaava ohjaavat rakentamista yleisemmällä tasolla ja asema-kaavan osalta noudattamisvelvollisuus on yksityiskohtaisempi. Yleiskaava voidaan hyväksyä maankäyttö- ja rakennuslain mukaan myös siten, että sillä ei ole laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin uuden rautatien rakentamisesta. Ensisijainen vaihtoehto on olemassa olevan rautatien parantaminen. Rautatie voitaisiin rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei enää täyttäisi liikenteen, kuljetustarpeen tai alueidenkäytön vaatimuksia eikä rautatien parantamisella voitaisi tyydyttää näitä tarpeita. Uusi rautatie voitaisiin rakentaa myös silloin, jos muulla tavoin ei ole mahdollista vähentää riittävästi liikenteestä aiheutuvia haittoja. Rautatien suunnittelun ja alueiden käytön suunnittelun välisestä suhteesta säädettäisiin 8 ja 10 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä yleisistä periaatteista, jotka radanpitäjän on otettava huomioon rautatietä rakennettaessa. Lähtökohtana on yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, joten rautatien rakentamistoimet tulee kohdentaa ja mitoittaa mahdollisimman tehokkaiksi ja taloudellisiksi. Rautatien rakentaminen aiheuttaa aina joillekin tahoille haittaa tai vahinkoa. Näistä haitoista tai vahingoista määrätään korvaus ratatoimituksessa. Jos rautatien rakentamiselle asetetut vaatimukset antavat mahdollisuuden erilaisiin teknisiin ratkaisuihin, tulisi valita se työmenetelmä tai tekninen ratkaisu, jolla haitat tai vahingot ehkäistään tai niiden määrä olisi vähin mahdollinen.

Lisäksi 3 momentissa korostettaisiin rauta-

tien rakentamisessa erityisesti huomioon otettavia seikkoja. Olennaista rakentamisessa ja parantamisessa on junaliikenteen ja muun liikenteen turvallisuus. Tärkeitä seikkoja ovat myös radan liikenteellinen ja tekninen toimivuus, alueen nykyinen ja suunniteltu maankäyttö sekä ympäristönäkökohdat. Rautatien vaikutukset ympäristöön selvitetään ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (468/1994) mukaisesti tai muulla tavoin. Myös itse rakentamisen ympäristövaikutukset on otettava huomioon.

Eri väestöryhmien tarpeisiin tulisi pykälän 4 momentin mukaan kiinnittää huomiota. Palvelualueita parannettaessa tai rakennettaessa tulisi henkilöliikenteessä ottaa huomioon lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeet.

**7 §. Ratahallintokeskus, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset.** Pykälän 1 momentissa määrättäisiin yleiseen liikenteeseen tarkoitetun valtion omistaman rataverkon haltijaksi Ratahallintokeskus. Valtio vastaisi valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksista. Radanpitäjällä olisi lopullinen vastuu rataverkon kunnosta siitä huolimatta, että rataa tekevät ulkopuoliset urakoitsijat. Ratahallintokeskus vastaisi radanpidon kustannuksista valtion talousarvion puitteissa. Ehdotetulla lailla annettaisiin radanpitoa varten tiettyjä oikeuksia, jotka perustettaisiin radanpitäjää varten ja joita käytettäisiin radanpitäjän nimissä.

Muukin taho voisi vapaaehtoisesti Ratahallintokeskuksen kanssa tekemänsä sopimuksen perusteella osallistua rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin. Pääsääntönä olisi, että valtio vastaa radanpidon kustannuksista. Ulkopuolisen julkisen tai yksityisen tahon osallistuminen tapahtuisi erityisestä syystä. Erityinen syy voisi esimerkiksi olla se, että ratahankkeen yhteydessä rakennetaan määrällisesti tai laadullisesti tavanomaisen radanpidon tarpeita enemmän ulkopuolisen tahon aloitteesta. Tällaisia kohteita voisivat olla tasoristeykset, yli- tai alikäytävät ja muut asemien yhteydessä toteutettavat järjestelyt.

Pykälän 2 momentin mukaan yksityisraiteen omistaja tai haltija olisi yksityisraiteen radanpitäjä ja vastaisi myös radanpidon kustannuksista erkanemisvaihteesta lähtien.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että rataverkkoa rakennetaan ja kunnossapidetään valtion talousarviossa osoitettujen määrära-

hojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Pääasiallinen radanpidon rahoitus tulee siten valtion talousarviosta. Muusta radanpidon rahoituksesta on määräykset rautatielain 3 §:ssä ja rataverolaissa (605/2003). Rataverolaissa tarkoitettuja maksuja ovat rata- ja investointimaksu.

## 2. Luku. Rautatien suunnittelu

**8 §. Yleistä rautatien suunnittelusta.** Rataverkkoa koskevia alustavia suunnitelmia tehdään jo varhaisessa vaiheessa yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa alueiden käytön suunnittelun ja liikennejärjestelmän suunnittelun osana. Yhteistyön muodot ja tavat vaihtelevat eri tilanteissa, minkä vuoksi esi- tai tarveselvitystyyppisestä radan alkuvaiheen suunnittelusta ei ole tarpeen säätää lain tasolla. Ratasuunnitelman ja yleissuunnitelman laatiminen olisivat lakiin kirjattavat konkreettiset rataverkon suunnittelun vaiheet. Rataverkko on kokonaisuus ja yhtenäinen järjestelmä, joten rataverkon suunnittelullekin on tyypillistä sen laaja, useimmiten vähintään maakuntatasoinen alueellinen ulottuvuus. Lähes mikä tahansa rataverkon kehittämistoimi aiheuttaa seurannaisvaikutuksia muualla rataverkossa.

Pykälän 2 momentissa esitetään, että radanpitäjä toimisi yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakuntien liittojen, kuntien ja alueellisten ympäristökeskusten kanssa kaikissa rautatien suunnittelun vaiheissa. Tämä on tarpeen pitkittäishankkeelle ominaisen laajan vaikutuksen vuoksi. Liikenneviranomaisilla tarkoitetaan tässä tienpitöviranomaisista sekä yksityisraiteen radanpitäjän suunnittelussa rataa myös radanpitöviranomaisista. Rataverkko suunnittelu on osa alueiden käytön suunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaisesti radanpitäjän samoin kuin muidenkin viranomaisten on edistettävä valtakunnallisten alueidenkäyttötoimittamien toteuttamista, kuten tämän lain 5 §:n 2 momentissa jo on mainittu.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatien suunnittelun tulisi tarpeen mukaan perustua koko liikennejärjestelmän eli kaikkien muidenkin liikennemuotojen kehittämistä koskevaan suunnitteluun. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva suunnittelu on erityisen



tarpeellista kaupunkiseuduilla ja silloin kun liikennetarve on mahdollista tyydyttää vaihtoehtoisilla tavoilla.

**9 §. Tutkimusoikeus.** Pykälässä ehdotetaan, että radanpitäjä voi tehdä rautatiealuetta varten tarpeellisia tutkimustöitä suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä. Tutkimusten alustavasta luonteesta johtuen ja sen vuoksi, että kysymys ei tässä vaiheessa vielä ole todellisesta hankkeesta, ei erityistä lupapäätöstä tarvittaisi. Tutkimusoikeus olisi voimassa suoraan lain perusteella toisin kuin muissa lunastuslain mukaisissa hankkeissa, joissa tutkimusluvan myöntää lääninhallitus. Pykälän sanamuoto on muuten pyritty yhdenmukaistamaan lunastuslain 84 §:ssä mainittujen tutkimusluvan edellytysten kanssa. Esimerkkeinä tutkimustöistä pykälässä luetellaan mitaus, maastoon merkitseminen, kartoitus ja maa- ja kallioperän tutkimus. Tutkimustyötä suoritettaessa olisi vältettävä puuttumasta toisen omaisuuteen. Vain sellaiset toimenpiteet olisivat sallittuja, jotka ovat tutkimuksen kannalta välttämättömiä. Tutkimustyö olisi suoritettava siten, että häiriö maanomistajalle tai muulle vastaavalle taholle mahdollisuuksien mukaan vältetään. Toimenpiteiden aika ja paikka tulisi harkita sellaisiksi, että niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa. Esimerkiksi pihapiirissä tai pellolla viljelyskauden aikana tapahtuville tutkimustoimenpiteille täytyisi olla erityisen hyvät perusteet.

Alue, jossa tutkimuksia voitaisiin tehdä, on suunnittelualue. Suunnittelualue sisältää suunnitellun rautatiealueen sekä rautatien vaikutusalueen. Vaikutusalueella tarkoitetaan aluetta, johon rautatien haitalliset vaikutukset, esim. melu ja värinä, saattavat ulottua.

Tutkimustöihin saataisiin ryhtyä, kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai ratasuunnitelman laatimisen. Tätä tarkoitavasta menettelystä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Asiasta joko kuulutettaisiin tai annettaisiin muutoin tieto. Jos tutkimustyöstä aiheutuisi jollekin vahinkoa tai haittaa eikä korvauksista sovita, korvauksia koskevat asiat ratkaistaisiin ratatoimituksessa.

**10 §. Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu.** Liikennejärjestelmän ja siten myös rautatiealueiden suunnittelu kytkeytyy läheisesti muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Asia on todettu säännöksen 1 momentissa, jonka mukaan rautatien raken-

tamista koskevien yleis- ja ratasuunnitelmien tulisi perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Asemakaavat ja maakuntakaavat ovat aina oikeusvaikutteisia kaavoja. Myös yleiskaava on oikeusvaikutteinen kaava, ellei kunnanvaltuusto hyväksy yleiskaavaa maankäyttö- ja rakennuslain 45 §:n nojalla siten, että sillä ei ole laissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Yleiskaavan hyväksymispäätöksestä tulee selkeästi ilmetä, milloin ja miltä osalta kysymyksessä on oikeusvaikutukseton yleiskaava.

Maakuntakaavan ja yleiskaavan yleispiirteisyydestä sekä asemakaavan yksityiskohtaisuudesta johtuu, että 1 momentin noudattamisvaikutus on erilainen eri kaavatasoilla. Maakunta- ja yleiskaava ohjaavat rakentamista yleispiirteisemmin, kun asemakaava-alueilla noudattamisvaikutus olisi yksityiskohtainen. Myös rautatiealueiden suunnittelu olisi vaiheittain tarkentuvaa suunnittelua, jolloin yleissuunnitelma olisi yleispiirteisempi ja ratasuunnitelma yksityiskohtaisempi.

Säännöksestä käy ilmi kaavan merkitys sen yhdistäessä eri sektoriviranomaisten suunnitelmat. Selkeyden vuoksi pykälän 1 momentissa todettaisiin, että milloin alueella on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voitaisiin ryhtyä toimenpiteisiin sellaisen yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi, joka perustuu kaavan maankäyttöllisiin, liikenteellisiin ja ympäristötavoitteisiin. Tällaisissa tapauksissa radanpitäjä voisi yhteistyössä kaavoituksesta vastaavien viranomaisten kanssa ryhtyä laatimaan yleissuunnitelmaa tai ratasuunnitelmaa. Kaavan on oltava hyväksytty tai vahvistettu, kun kaavassa osoitettua radan sijaintia vastaava yleissuunnitelma tai ratasuunnitelma hyväksytään. Voidaan kuitenkin katsoa, että kaavan hyväksymispäätöksen ei välttämättä tarvitse olla vielä lainvoimainen, kun yleissuunnitelma tai ratasuunnitelma hyväksytään.

Edellä kuvattu koskisi siis yleis- ja ratasuunnitelmia, jotka laaditaan uusien ratojen rakentamiseksi tai nykyisten parantamiseksi. Kaavoituksen tehtävänä on lähinnä luoda edellytyksiä alueiden käytölle. Ratojen lakkauttamispäätösten edellytykset on kuvattu tämän lain 6 luvussa.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin informaatiotarkoituksessa maankäyttö- ja raken-

nuslain valtakunnallisten alueidenkäyttövoittojen, maakuntakaavan ja yleiskaavan viranomaisvaikutukseen. Säännös täydentäisi 8 §:n 2 momenttia, jossa on säännös viranomaisyhteistyöstä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että olemassa olevan rautatien parantamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma voitaisiin laatia ilman kaavaakin, jos rautatien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön ja ympäristöön voidaan muutoin selvittää yhdessä keskeisten viranomaistahojen eli kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen kanssa. Säännös koskisi lähinnä sellaisia haja-asutusalueella tehtäviä vähäisiä ratojen parannuksia, joilla ei ole niin suuria vaikutuksia maankäyttöön ja ympäristöön, että asia pitäisi järjestää kaavoituksella.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voitaisiin kuitenkin hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta ja alueellinen ympäristökeskus puoltavat hyväksymistä. Oikeusvaikutteisesta asemakaavasta poikkeamiselle on käytännön tarve silloin, kun rautatien suunnittelua tehdään alueella, jonka kaava todetaan vanhentuneeksi.

Tavoitteena on, että yleiskaavan valmistelu ja ratakannan alustava suunnittelu tapahtuisivat samanaikaisesti. Silloin yleissuunnitelma perustuisi sitä tarkkuustasoltaan vastaavaan maakuntakaavaan tai yleiskaavaan.

Yleiskaava on ohjeena asemakaavaa laadittaessa ja yleissuunnitelma vastaavasti ratasuunnitelmaa laadittaessa. Alueiden käytön suunnittelu ja ratakannan suunnittelu tarkentuisivat vaiheittain ja ratasuunnitelma voitaisiin sitten hyväksyä tarkennetun asemakaavan mukaisena. Ratasuunnitelmaa ei saisi hyväksyä vastoin asemakaavaa. Asiasta on säännös 4 momentin viimeisessä lauseessa.

**11 §. Yleissuunnitelma.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, milloin yleissuunnitelma on laadittava. Laatimisvelvollisuus riippuisi suunnitellun hankkeen arvioiduista vaikutuksista. Vaikutuksia arvioitaisiin ensimmäisen kerran silloin, kun radanpitäjä suunnittelutyön alkuvaiheissa selvittää, ovatko hankkeen vaikutukset vähäiset. Jos radanpitäjä arvioi vaikutukset vähäisiksi, ei yleissuunnitelma ole tarpeen. Silloin voidaan ryh-

tyä valmistelemaan yksityiskohtaisempaa ratasuunnitelmaa.

Hankkeen vaikutukset ovat yleensä suoraan verrannollisia hankkeen laajuuteen. Parannettaessa lyhyttä rataosaa entisellä paikallaan se aiheuttaa aikaisempaan tilanteeseen verrattuna yleensä vain vähäisiä vaikutuksia. Erityisesti taajamien ulkopuolella toteutettavat yksittäiset radanparantamiset aiheuttavat harvoin muita kuin vähäisiä vaikutuksia. Ratkaivea on kuitenkin näissäkin hankkeissa ympäröivä maankäyttö ja ympäristön haavoittuvuus. Toisena pykälän harkinnanvaraisuutta osoittavana seikkana on sen arviointi, onko rautatiealuevarausta asemakaavaan tai oikeusvaikutteeseen yleiskaavaan otettaessa radan sijainti ja sen vaikutukset jo riittävässä määrin ratkaistu. Tällöin asemaakaavojen tai oikeusvaikutteisten kaavojen tulee kattaa koko suunniteltava rautatiealue tai vaihtoehtoisesti pääosa suunniteltavaa rautatiealuetta ja hankkeen vaikutusten kannalta muutoin merkittävät ratkaisut. Edellytyksenä on lisäksi, että rautatien vaikutukset on selvitetty ja sen sijainti ja liittyminen ympäristöön on kaavassa esitetty riittävän yksityiskohtaisesti.

Mainituissa kaavoissa radan sijainti ja sen liittyminen ympäristöön esitetään niin yksityiskohtaisesti, että rataa koskevan erillisen yleissuunnitelman laatiminen kaavaan merkityn radan rakentamiseksi ei useimmissa tapauksissa ole tarpeen. Lisäksi maanomistajilla ja muilla asianosaisilla on kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä ollut mahdollisuus valvoa oikeuksiaan kaavoitusmenettelyssä. Vaikka kaavan tulee maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:n mukaan perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, on niiden riittävyys arvioitava jokaisessa tapauksessa erikseen, sillä eri aikoina vaikutuksia on selvitetty kaavoitusmenettelyssä eri tavoin. Mitä pidempi aika kaavoitusmenettelystä on kulunut, sitä kriittisempi tulee olla silloisten vaikutusselvitysten riittävyys.

Säännöksen toisessa virkkeessä ehdotetaan, että yleissuunnitelma tulisi laatia aina silloin kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain mukaista arviointimenettelyä. Arviointimenettely koskee aina ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun asetuksen (713/2006) 6 §:n hankeluettelon 9 kohdan d alakohdassa mainittuja kaukoliikenteen rautateiden rakentamishankkeita. Lisäksi ar-

viointimenettely koskee sellaisia yksittäisiä ratahankkeita, joihin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n mukaan sovelletaan arviointimenettelyä.

**12 §. Yleissuunnitelman sisältö.** Pykälässä säädettäisiin yleissuunnitelman sisällöstä. Yleissuunnitelmassa tulisi esittää selvitys, miksi yleissuunnitelman tarkoittama ratahanke on tarpeen siten kuin rautatien rakentamisen edellytyksistä 6 §:ssä säädetään. Tutkitut vaihtoehdot olisi selvitettävä. Radan liikenteellisiin ja teknisiin perusratkaisuihin kuuluisi radan leveys ja korkeus sekä esimerkiksi se, rakennetaanko rata henkilö- vai tavaraliikenteen radaksi ja onko radalla tasoristeyksiä. Radan sijainti on osoitettava sellaisella tarkkuudella, että maanomistajat ja muut asianomaiset pystyvät arvioimaan riittävällä luotettavuudella hankkeesta heille aiheutuvat vaikutukset. Käytännössä tarkkuus riippuu maastosta ja ympäröivästä maankäytöstä.

Yleissuunnitelmassa tulisi esittää luotettavalla tavalla ja tarvittaessa tutkimuksiin perustuen kaikki radan arvioidut vaikutukset. Esimerkkeinä vaikutuksista ovat pykälässä mainitut vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön ja ympäristöön. Vaikutukset kiinteistö-rakentamiseen tulee selvittää, jotta erilaisin kiinteistöjärjestelyin voitaisiin välttää tilusten tarpeetonta pirstoutumista. Samoin vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen tulee selvittää. Edellä mainittujen lisäksi tulisi yleissuunnitelmassa selvittää hankkeen alustava kustannusarvio sillä tarkkuudella, että se muodostaa luotettavan perustan arvioitaessa radanpitoon tarvittavia määrärahoja. Suunnitelmassa tulisi myös selvittää mahdollisuudet erilaisin toimenpitein ehkäistä tai vähentää radasta aiheutuvia haitallisia seuraamuksia. Toimenpiteet, kuten melu- ja värinäesteiden tai näkösuojien rakentaminen osoitettaisiin tarkemmin ratasuunnitelmassa.

**13 §. Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset.** Yleissuunnitelman merkittävin oikeusvaikutus olisi ratasuunnitelmaa ohjaava vaikutus aivan samoin kuin maankäyttö- ja rakennuslain yleispiirteinen kaava ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavaa. Yhdenmukaisesti maakunta- ja yleiskaavan kanssa yleissuunnitelman hyväksyminen ja sitä koskevan päätöksen antaminen yleisesti tiedoksi aiheuttaisi yleissuunnitelmassa rautatietä varten osoitetulle

alueelle ehdollisen rakentamisrajoituksen. Rakennuslupaviranomaisen olisi rakennuslupaa käsitellessään arvioitava, vaikeuttaako suunniteltu rakentaminen yleissuunnitelmasa tarkoitetun rautatien toteuttamista. Tässä arvioinnissa tulee kuulla radanpitäjää. Lupa on myönnettävä, jos rakentaminen vaikeuttaa rautatien toteuttamista, mutta radanpitäjä ei lunasta aluetta taikka ei lunastuksen sijasta suorita haitasta korvausta. Edellytyksenä on kuitenkin, että rakennusluvan epäämisestä tällä perusteella aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa. Tämä voisi tulla kysymykseen niissä tapauksissa, joissa luvan hakijan rakennuspaikka olisi pinta-alaltaan niin vähäinen, että suunniteltu rakentaminen ei voisi tapahtua tulevan rautatiealueen ulkopuolella hakijan käytössä olevalla maalla, jolloin rakennushanke estyisi kokonaan tai ainakin vaikeutuisi huomattavasti.

Rakentamisrajoitus olisi voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa 26 §:n 1 ja 2 momentin nojalla. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa. Rakentamisrajoitukseen liittyvät mahdolliset korvauskysymykset ratkaistaan 65 §:n mukaisesti.

Jos radanpitäjän velvollisuudesta lunastaa alue tai suorittaa haitankorvaus taikka lunastus- tai haitankorvauksen suuruudesta syntyisi erimielisyyttä, ratkaistaisiin asia ratatoimituksessa 43 §:n mukaisesti.

**14 §. Ratasuunnitelma.** Ratasuunnitelma olisi yksityiskohtainen suunnitelma, joka tulisi laatia ja hyväksyä kaikissa rautatien rakentamista tarkoittavissa tapauksissa. Perusteluna ratasuunnitelman laatimiselle on se, että rautateillä on vaikutuksia ympäröivään maastoon ja yhteisöön. Tämä pääsääntöinen menettely todettaisiin pykälän 1 momentissa.

Säännöksen 2 momentissa kuvattaisiin ne poikkeukselliset tilanteet, joissa ratasuunnitelmaa ei tarvittaisi. Tällaisia olisivat ainoastaan vaikutuksiltaan vähäiset hankkeet. Tällaisina hankkeina voitaisiin pitää esim. laite-tilojen rakentamista tai rummun jatkamista. Vaikutusten vähäisyyden arviointi saattaa edellyttää yhteydenpitoa esimerkiksi kunnan tai alueellisen ympäristökeskuksen kanssa. Edellytyksenä olisi lisäksi, että parantamista varten ei tarvitsisi ottaa uusia alueita rautatie-tarkoituksiin taikka että maanomistaja tai maanomistajaan verrattava haltija olisi antanut lisäalueen ottamiseen kirjallisen suostu-

muksen. Suostumukselle ei asetettaisi muita muotovaatimuksia kuin että se selvästi osoittaisi suostumustarkoituksen. Suostumusasiakirjassa voitaisiin myös määrätä haltuunoton ajankohdasta, korvauksista ja muista asiaan liittyvistä seikoista, mutta ne eivät ole välttämättömiä, vaan nämä asiat voidaan ratkaista ratatoimituksessa. Omistajan veroinen haltija olisi tässä yhteydessä se, jolla on pysyvä tai muutoin määräämättömän ajan jatkuva yksinomainen oikeus hallita kiinteistöä. Kun ratasuunnitelma on säännönmukainen menettelytapa, olisi hankkeen toteuttamista ilman ratasuunnitelmaa tulkittava suppeasti. Se voisi tulla kysymykseen vain aivan vähäisissä rautatien parantamishankkeissa, koska normaaliin ratasuunnitelmamenettelyyn liittyvä avoimuus ja vuorovaikutteisuus jäisivät tällöin toteutumatta. Vähäistäkään hanketta koskevaa ratasuunnitelmaa ei voida hyväksyä oikeusvaikutteisen kaavan vastaisesti.

**15 §. Ratasuunnitelman sisältö.** Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä ratasuunnitelman tulee vähintään sisältää. Lähtökohta on, että rautatie ja sen rakenteet osoitetaan ratasuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että asianosaiset sen perusteella voisivat luotettavasti saada selvyuden radan sijainnista sekä leveys- että korkeussuunnassa samoin kuin vaikutuksista maisemakuvaan. Radan sijainti olisi esitettävä karttapiirroksin ja rata olisi voitava asiakirjojen perusteella siirtää maastoon merkitsemällä sinne haltuun otettava rautatiealue, jonka rajat määrättäisiin lopullisesti ratatoimituksessa. Pohja-, kallio- ja maarakenteiden periaateratkaisujen sekä muiden, esim. sähköratarakenteiden ja kuivatusjärjestelmien yleispiirteinen kuvaus palvelisi myös suunniteltavan hankkeen jatkoa tarjoamalla pohjan onnistuneelle ja yksityiskohtaiselle rakentamissuunnittelulle. Esimerkiksi yläpuolisten alueiden vesien johtaminen rautatiealueen läpi kuvattaisiin ratasuunnitelmassa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös siitä, että ratasuunnitelmaan olisi liitettävä riittävän luotettava kustannusarvio suunnitellun hankkeen kustannusohjauksen ja seurannan pohjaksi. Lisäksi ratasuunnitelmaan olisi liitettävä selvitys radan arvioiduista vaikutuksista sen mukaan kuin edellä yleissuunnitelman osalta on esitetty. Ratasuunnitelmassa tulisi osoittaa myös poistettavat, siirrettävät, jäljelle jäävät sekä perustettavat tasoristeyk-

set ja kulkuyhteyksien järjestelyt, koska poikkaisyhteydet ovat tärkeitä muun liikkumisen kannalta ja radan estevaikutuksen vuoksi. Yksityisten teiden järjestelyt toteutettaisiin ratasuunnitelman nojalla, katujärjestelyt kaavan mukaisen katusuunnitelman nojalla ja maanteitä koskevat järjestelyt tiesuunnitelman nojalla. Jos vaikutusselvitysten perusteella ryhdyttäisiin rakenteellisiin toimenpiteisiin junaliikenteen haittojen ehkäisemiseksi, olisi toimenpiteet kuten melu- ja tärinäsuojauksen, näkösuojien tai pohjavesisuojauksen rakentaminen esitettävä ratasuunnitelmassa sekä sijainnin että teknisen toteutuksen osalta.

Pykälän 2 momentissa määrättäisiin, että maanomistusolot on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon siten, että ratakannan tavoitteita vaarantamatta tilusjärjestelyin ja yksityistiejärjestelyin pyritään turvaamaan kiinteistöjen hyödyllinen käyttö. Suunnitelmaan olisi liitettävä arvio rakentamisen kustannuksista ja mahdollisesta kustannusjaosta.

Rautateillä on oikeusvaikutuksia rautatiealueen ulkopuolisilla suoja- ja näkemäalueilla, joista säädetään jäljempänä 37 ja 38 §:ssä. Kun maanomistajan oikeusasemaa tällaisilla alueilla rajoitettaisiin, olisi ratasuunnitelmassa osoitettava sekä suoja- että näkemäalueen ulottuvuus. Ratatoimituksessa ne merkittäisiin tarpeen mukaan maastoon. Kun on tiedossa, että rataa tultaisiin myöhemmin leventämään esimerkiksi kaksiraiteiseksi, voitaisiin tällainen leventämisen vaatima aluevaraus osoittaa ratasuunnitelmassa, jolloin tällaiselle alueelle syntyisi yleissuunnitelmaan verrattava ehdollinen rakentamisrajoitus. Sen voimassaoloajasta säädettäisiin jäljempänä 26 §:ssä.

Kun rautatietä rakennetaan uuteen paikkaa siirtämällä, lakkaisi rautatiealue vanhan suunnan osalta rautatiealueena. Tällainen vanha radan linjaus voitaisiin poikkeuksellisesti säilyttää edelleen rautatiealueena uudesta rautatiestä huolimatta, jos vanha linjaus palvelisi edelleen jotakin tarkoitusta, kuten esimerkiksi kohtausraiteena siinä määrin, että se olisi tarkoituksenmukaista pysyttää rautatiealueena. Tästä määrättäisiin ratasuunnitelmassa. Vaikka syrjään jäänyt lakkaavan rautatien alue ei enää palvelisikaan rautateliikennettä, sillä voisi olla käyttöä esimerkiksi varastoalueena tai puutavaran lastausalu-

eena. Jos lakkautettavan rautatien aluetta tarvittaisiin tällaisiin muihin tarkoituksiin, siitä tulisi määrätä ratasuunnitelmassa. Tästä säädetäisiin pykälän 3 momentissa.

**16 §. Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet.** Liitännäisalueet on määritelty edellä 3 §:ssä. Liitännäisalueisiin hankitaan käyttöoikeus. Tällaisten alueiden käyttötarkoitus ja sijainti tulisi osoittaa ratasuunnitelmassa. Sijainti olisi osoitettava karttapiiroksella niin yksityiskohtaisesti, että liitännäisalueen rajat voidaan merkitä maastoon. Liitännäisalueiden käyttämiseksi tarvittavat kulkuyhteydet olisi ratasuunnitelmassa osoitettava jo olemassa oleville teille tai suunnitelmassa olisi varattava alue rakennettavaa tietä varten. Pykälässä olisi kysymys aluevarauksesta tiettyjä toimenpiteitä varten, mikä oikeuttaisi ratasuunnitelman tultua hyväksytyksi ratatoimituksessa tapahtuvaan liitännäisalueen haltuunottoon. Jos alueen käyttäminen suunniteltuun tarkoitukseen edellyttäisi erityislainsäädännön mukaisen luvan, kuten esimerkiksi luvan maa-aineksen ottamiseen, tulee lupa hankkia ennen toiminnan käynnistämistä. Tässä momentissa on kysymys toistaiseksi voimassa olevista alueista ja niiden kulkuyhteyksistä.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin radanpitäjälle radan rakentamisen ajaksi tulevista erityisistä oikeuksista. Liitännäisalueeksi ottamisen vaihtoehtona voitaisiin rautatien rakentamiseen tarvittavan kiviaineksen saanti turvata osoittamalla ratasuunnitelmassa tiettyä aluetta oikeus ottaa kiviainesta tietty enimmäismäärä, jonka voidaan arvioida tyydyttävän rautatien rakentamisen tarpeen. Rakentamisen tai parantamisen yhteydessä syntyy yleensä tarve poistaa käytöstä maaainesta, jota ei voida hyödyntää ottamispaikalla. Tällaisten ylijäämämaa-ainesten sijoittamiseen voitaisiin ratasuunnitelmassa osoittaa alue. Ratasuunnitelmassa voitaisiin osoittaa alueita käytettäväksi ratatyön aikana varastoalueena tai muussa sellaisessa käytössä, kuten työmaatukikohtana. Ratatyön ajaksi voitaisiin myös perustaa tarvittavia tieyhteyksiä, kuten työmaateitä taikka kiviaineksen kuljettamiseksi tarpeellisia teitä. Tässäkin kohdassa mainittujen oikeuksien käyttäminen saattaa vaatia erityislainsäädännön, kuten maa-aineslain mukaisen luvan. Näistä ovat voimassa kyseisten lakien säännökset ja lupamääräykset.

**17 §. Tasoristeysten perustaminen.** Pykälän 1 momentissa säädetäisiin edellytyksistä, joiden mukaisesti laaditaan ratasuunnitelmia tai myönnetään lupia uusien, pysyvien tasoristeysten tekemiseen tai tasoristeysten siirtämiseen. Runkoverkolle ja muun rataverkon vilkasliikenteisille rataosille ei saisi rakentaa pysyvää tasoristeystä. Pysyvän tasoristeysten saisi rakentaa ainoastaan muun rataverkon vähäliikenteiselle rataosalle. Vähäliikenteisellä rataosalla tarkoitetaan sellaisia tavara-liikenteen rataosia, joiden kuljetusmäärät ovat alle 500 000 tonnia vuodessa. Runkoverkolla voitaisiin useiden tasoristeysten poistamisen yhteydessä siirtää jotakin olemassa olevaa tasoristeystä toiseen, liikenneturvallisuuden tai kulkemisen kannalta tarkoituksenmukaisempaan paikkaan. Siirtämiselle tulee olla erityisiä perusteita, kuten merkittävät kustannussäästöt, liikenneturvallisuuden huomattava parantuminen alkupe- räiseen tilanteeseen verrattuna tai rautatien molemminpuolinen liikenteellinen tarve. Oikeus pysyvään tasoristeykseen on vahvistettava maanmittaustoimituksessa. Maanmittaustoimituksina tulevat kyseeseen kaikki sellaiset toimitukset, joissa perustetaan uusia tieoikeuksia. Konkreettinen tasoristeysten rakentamistyö vaatisi aina radanpitäjän luvan, jonka tienpitäjä tai kiinteistönomistaja hakee.

Pääsääntöisesti radanpitäjän aloitteesta tehtävät tasoristeyskysymykset koskevat järjestelyt toteutettaisiin ratasuunnitelman nojalla. Tienpitäjä tai maanomistajien aloitteesta tehtävät tasoristeysmuutokset edellyttävät aina Ratahallintokeskuksen myöntämää lupaa.

Pykälän 2 momentin mukaisesti luvan edellytyksenä olisi, että tasoristeysten rakentaminen on tarpeen kiinteistöjen välttämättömä kulkuyhteyttä varten ja että tasoristeysten turvallisuus varmistetaan turvalaittein tai muilla järjestelyillä.

Tasoristeys on voitu alun perin suunnitella vain maatalouskäyttöön, jolloin tasoristeyksestä puuttuvat varoituslaitteet eikä ajoneuvojen turvallista lähestymistä varten rakennettu odotustasanne täytä ajoneuvoliikenteen vaatimuksia. Jos tasoristeysten käyttö lisääntyy alkuperäisestä tai käyttötarkoitus muuttuu esimerkiksi maatalouskäytöstä paikallisliikenteen käyttöön tai liikenteen kasvaessa alueen rakentamisen johdosta, olisi tasoristeykseen haettava uusi lupa pykälän 3 momen-

tin mukaisesti. Tällöin ei tehtäisi ratasuunnitelmaa. Tämänkaltaisten, radanpitäjistä riippumattomien tilanteiden varalta radanpitäjällä on oltava mahdollisuus jo etukäteen lupaehtoin puuttua olennaisesti lisääntyneeseen käyttöön tai tasoristeyksen käyttötarkoituksen muutokseen.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että radanpitäjä voisi edellä 2—3 momentissa mainituissa tapauksissa liittää lupaan rakentamista ja kunnossapitoa koskevia ehtoja, joiden on oltava 34 §:ssä tarkoitettujen Rautatieviraston antamien määräysten mukaisia. Ehdolla voitaisiin ennakolta varautua esimerkiksi sellaisiin tilanteiden muutoksiin, jotka on mainittu 3 momentissa.

Ratatyön aikaiselle tasoristeykselle voitaisiin pykälän 5 momentin mukaisesti myöntää lupa radan luokasta ja liikennemäärästä riippumatta. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että tasoristeyksen käyttö ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisudelle ja sitä tarvitaan vain tilapäisesti radanpitoa varten. Tilapäisen tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan junaliikennettä koskevin varauksin tai turvalaittein. Työnaikaiset tasoristeykset ja radanpitäjän huoltoteiden tasoristeykset tulisi pääsääntöisesti osoittaa ratasuunnitelmassa.

Pykälän 6 momentin mukaan moottorikelkkareittiä tai muuta vastaavaa kulkuyhteyttä ei saisi perustaa eikä maastoajoneuvoa kuljettava rautatiealueella muuten kuin radanpitäjän luvan perusteella. Rautatiealueeksi katsottaisiin myös tasoristeykset. Lupa voitaisiin myöntää vain, jos varolaittein tai muin järjestelyin varmistetaan, että maastoajoneuvon käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta eikä vaaranna liikenneturvallisuuksi. Maastoajoneuvoja ovat ajoneuvolain (1090/2002) mukaisesti myös moottorikelkat ja muut moottorireet.

**18 §. Tasoristeysten poistaminen.** Tasoristeyksiä koskeva sääntely on tarpeellista liikenneturvallisuuksien ja radan kunnossapidon sekä radan kunnon säilymisen kannalta. Olemassa olevat tasoristeykset muuttuvat juna- ja liikenneturvallisuuksien kannalta vaarallisiksi liikennemäärien tai käyttötarkoituksen muuttuessa tai jos radan luokitus muuttuu esim. radan kunnostamisen ja sen perusteella tehtävän nopeudennoston vuoksi. Pykälän 1 momentissa annettaisiin radanpitäjälle oikeus sisällyttää ratasuunnitelmaan määräyksiä tai kielloja. Määräykset ja kiellot voisivat kos-

kea tasoristeyksen käyttämisestä sekä tasoristeyksien turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Tasoristeyksien poistamiseen liittyvässä ratasuunnitelmassa olisi aina osoitettava uusi korvaava kulkuyhteys eli mahdollisen korvaavan tien sijainti, poikkileikkaus ja korkeusasema. Poistamisen edellytyksenä olisi, että korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja se on kulkukelpoinen.

Säännöksen 2 momentista ilmenee aikaprioriteettiperiaate. Jos radanpitäjän päätöksellä katkaistaan yksityistien kulkuyhteys, radanpitäjän on järjestettävä korvaava yhteys.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan radanpitäjällä olisi oikeus kustannuksellaan poistaa asemakaavan vastainen tasoristeyksien korvaava kulkuyhteys on järjestetty ja kadunpito päätös on tehty. Toimenpiteeseen ryhtyminen edellyttää kunnan päätöstä, johon tyytymätön voi hakea muutosta valittamalla. Asemakaavan liikennealueella ei kaavoissa käytettävistä merkinnöistä annetussa ympäristöministeriön asetuksessa ole esitetty erityistä rautatien tasoristeystä osoittavaa merkintää. Asetuksen mukaan kaavoissa voidaan tarvittaessa käyttää muitakin kuin asetuksessa esitettyjä merkintöitä. Kaavan tarkkuudesta riippuen siinä on voitu osoittaa kaikki tasoristeykset, jolloin sellaiset risteykset, joita ei ole osoitettu kaavassa, ovat asemakaavan vastaisia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin välitöntä vaaraa aiheuttavasta olemassa olevan yksityistien tasoristeyksestä. Välittömällä vaaralla tarkoitettaisiin tilannetta, jolloin tien käyttötarkoitus on muuttunut lyhyessä ajassa olennaisesti tai tien käyttäjämäärät ovat kasvaneet olennaisesti esimerkiksi teollisuuslaitoksen käynnistymisen myötä. Tilanne olisi vakavampi kuin 17 §:n 3 momentissa mainittu, eikä turvallisuutta voitaisi taata lupaehtoja muuttamalla. Radanpitäjä voisi määrätä päätöksellään tässä momentissa tarkoitettua tasoristeyksen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi tai määrätä rajoituksia tasoristeyksen käytölle. Radanpitäjän tulisi ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen kiinteistön omistajalle tai haltijalle. Radanpitäjän olisi päätöksen antamisen jälkeen haettava yksityistietoimitusta, jossa järjestettäisiin tarpeelliset kulkuyhteydet ja käsiteltäisiin korvauk-

sia koskevat asiat.

Tasoristeys voitaisiin myös poistaa ilman ratasuunnitelmaa siten kuin maantielaisissa (503/2005) tai yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) säädetään. Tällöin muikin henkilö kuin tienpitoviranomainen tai radanpitäjä voisi hakea näissä laeissa tarkoitettua toimitusta.

**19 §. Laskuojat ratasuunnitelmassa.** Pykälässä säädettäisiin laskuojan perustamisesta rautatietä tai liitännäisaluetta varten. Laskuojalla tarkoitetaan rautatien kuivana pitämistä varten tarpeellista ojaa, joka johtaa rautatien vieriojista tulevat kuivatusvedet rautatiealueen ulkopuolella vesistöön. Laskuoja voi olla tarpeen myös liitännäisalueen kuivatamiseksi. Jos rautatie- tai liitännäisalueen kuivana pitämiseksi olisi tarpeen sijoittaa laskuoja toisen maalle tai johtaa kuivatusvetä toisen ojaan tai puroon, olisi siitä määrättävä ratasuunnitelmassa. Laskuojaksi tarvittava alue olisi osoitettava ratasuunnitelmassa niin yksityiskohtaisesti, että se voitaisiin merkitä maastoon. Laskuojaa varten perustettaisiin ratatoimituksessa radanpitäjälle rasiteoikeus 50 §:n 1 momentin mukaan. Laskuojan tekemisestä, kuten esimerkiksi ojituksen luvanvaraisuudesta ja ojamaiden hyväksikäytöstä sekä ojan kunnossapidosta olisivat muutoin voimassa vesilain (264/1961) 6 luvun ojitusta koskevat säännökset, joihin momentissa viitattaisiin.

**20 §. Ratasuunnitelma erityistapauksissa.** Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi ratasuunnitelmista rautatien lakkauttamistapauksissa, palvelualueen perustamistapauksissa ja tasoristeyskoskevinä. Tällä hetkellä on epäselvää, kuinka rautatie voidaan lakkauttaa. Rautatiealueet on hankittu radanpitäjälle omistusoikeudella lunastuksin. Periaatteessa radanpitäjällä on mahdollisuus myydä sille tarpeeton maaomaisuus. Käytännössä näin ei ole ratojen osalta tapahtunut. Radanpitäjänä Ratahallintokeskus on ilmoittanut, että muutamit vähäliikenteiset rataosat on toistaiseksi suljettu liikenteeltä.

Rautatien lakkauttamisesta ei nykyisin ole säännöksiä. Nyt tähän epäselvään asiantilaan on tarkoitus saada lainsäädännöllinen ratkaisu. Kun rautatie lakkautetaan, siitä laadittaisiin ratasuunnitelma. Asiaa koskeva säännös olisi pykälän 1 momentissa.

Ratasuunnitelma voitaisiin laatia myös palvelualueen tai liitännäisalueen perustamiseksi

si taikka tasoristeystä koskevana. Asiasta olisi maininta pykälän 2 momentissa.

**21 §. Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset.** Pykälässä säädettäisiin hyväksytyyn ratasuunnitelman oikeusvaikutuksista. Pykälän 1 momentin mukaan hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaisi suunnitelmassa osoitettujen alueiden sekä radanpitäjälle tulevien oikeuksien lunastamiseen. Hyväksytty ratasuunnitelma olisi siis lunastuslain 5 §:n 3 momentissa tarkoitettu suunnitelma, eikä erillistä lunastuslupaa tarvita.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rakennuskiellosta. Sen jälkeen kun ratasuunnitelma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on annettu yleisesti tiedoksi 22 §:n 2 momentin mukaisesti, tulisi rautatiealueelle sekä radan suoja- ja näkemäalueelle rakennuskielto sen sisältöisenä kuin jäljempänä säädetään rakentamisesta suoja- ja näkemäalueelle. Säännöksellä estettäisiin ratahanketta vaikeuttava rakentaminen tulevalle rautatiealueella ennen rautatiealueen haltuunottoa.

**22 §. Vuorovaikutus.** Rautatien rakentamisella on usein laajat vaikutukset ympäristöön ja sellaiseen henkilöpiiriin, jonka ulottuvuutta ei aina voida tarkkaan määrittellä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin radanpitäjän johdolla toteutettavasta menettelystä, jolla asianosaisille kuten maanomistajille ja muille, joita asia koskee, varattaisiin mahdollisuus yleis- ja ratasuunnitelmaa valmisteltaessa vaikuttaa suunnitelman sisältöön. Ratasuunnittelun tulee perustua avoimuuteen ja vuorovaikutuksellisuuteen siten, että koko suunnitteluhankkeen ajan tulisi edellä mainituille tahoille varata mahdollisuus esittää mielipiteensä asiasta. Suunnitelman laadusta ja laajuudesta riippuu, miten kuuleminen ja mielipiteiden ilmaiseminen kulloinkin järjestetään. Suunnitelmien esittelytilaisuuksista tai muista mielipiteen ilmaisemismahdollisuuksista ilmoitettaisiin joko henkilökohtaisesti, kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. Tästä määrättäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Suunnitelmasta tulisi olla saatavilla informaatiota myös sähköisessä muodossa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeudesta tehdä muistutuksia yleis- tai ratasuunnitelmasta. Muistutusten teko a varten suunnitelma on asetettava yleisesti nähtäville. Radanpitoviranomainen vastaisi kuulutuskuksista. Ilmoitus tulisi myös julkaista

vähintään yhdessä hankkeen vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Myös muita tiedotusvälineitä kuten paikallisradiota, tiedotuslehtiä tai informaatiotilaisuuksia voitaisiin käyttää lehti-ilmoituksen lisäksi hankkeen laajuuden mukaan. Kunnan lausunnon antamiselle ei asetettaisi erityistä määräaikaa, koska hankkeiden koko saattaa vaihdella. Kuntaa sitoisi kuitenkin hallintolain (434/2003) 23 §:ssä mainittu käsittelyn viivytyksettömyyttä koskeva säännös.

Radanpitäjän perustellusta kannanotosta esitettyihin muistutuksiin säädettäisiin pykälän 3 momentissa. Pykälän 4 momentissa säädettäisiin niistä keskeisistä viranomaistoista, joilta hankittaisiin lausunnot yleis- ja ratasuunnitelmista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin edellä esitettyyn menettelyyn verraten yksinkertaisemmasta menettelystä niissä tapauksissa, jolloin nähtävillä ollutta, mutta vailla hyväksymispäätöstä olevaa ratasuunnitelmaa olisi muutettava. Jos tällaisen muutoksen vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, ei suunnitelmaa välttämättä ole asetettava uudelleen nähtäväksi eikä lausuntoja hankittava edellä esitetyllä tavalla. Menettelytavat määräytyisivät kussakin tapauksessa erikseen.

Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä vuorovaikutusmenettelystä. Tästä säädettäisiin pykälän 6 momentissa.

**23 §. Menettely vähäisissä ratakankkeissa.** Ehdotetun lain 14 §:n 2 momentissa kuvataan vaikutuksiltaan niin vähäisiä hankkeita, että niistä ei laadita lainkaan ratasuunnitelmaa. Pääsääntöisesti ratasuunnitelma kuitenkin laadittaisiin. Hallinnon tarkoituksenmukaisuuden vuoksi ratasuunnitelmien laatimisessa voitaisiin käyttää yksinkertaisempia vuorovaikutusmenettelyjä ja asiakirjoja silloin, kun kyse on vähäisistä hankkeista. Asiaa koskevat poikkeussäännökset ovat tässä pykälässä.

Vähäisissä ratakankkeissa, esimerkiksi pienissä ratapenkereiden vahvistamistöissä ei ole tarkoituksenmukaista aina noudattaa kaikkia vuorovaikutusta koskevia 22 §:n säännöksiä. Menettelyä voitaisiin 1 momentin mukaisesti yksinkertaistaa siten, että parannustyötä koskeva ratasuunnitelma asetetaan yleisesti nähtäväksi ilman, että kaikkien osapuolten lausuntoja ja muistutuksia hankitaan. Kyseessä on tällöin kuitenkin oltava vähäinen ratakankke, joka ei muuta paikka-

kunnan liikenneolosuhteita. Maanomistajaa on aina kuultava ja tälle on varattava mahdollisuus muistutusten tekemiseen. Myös kunnan lausunto on näissäkin tapauksissa tarpeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vähäistä hanketta koskevan ratasuunnitelman sisältövaatimuksista. Jos vähäinen hanke edellyttää ratasuunnitelman tekemistä, voidaan 15 §:n edellyttämistä sisältövaatimuksista poiketa radanpitäjän harkinnan perusteella. Sisältövaatimuksia koskevat lievennykset tulisi perustella tarkoituksenmukaisesti. Ratasuunnitelmasta on kuitenkin aina käytävä ilmi rautatiealueen sijainti ja suunnitelmaan sisältyvät rautatien rakenteet 15 §:ssä mainitulla tavalla.

**24 §. Ympäristövaikutusten arviointimenettely.** Suunniteltavien hankkeiden arvioidut ympäristövaikutukset on selvitettävä jo yleissuunnitelmaa laadittaessa, kuten yleissuunnitelman sisältöä koskevassa 12 §:ssä on edellytetty. Yleissuunnitelma on tämän lain 11 §:n mukaan aina laadittava niissä tapauksissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä. Ympäristövaikutukset on arvioitava aina kaukoliikennettä koskevista rautateiden rakentamishankkeista. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä voidaan yksittäistapauksissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n mukaan edellyttää muistakin hankkeista. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä laadittu arviointiselostus on liitettävä yleissuunnitelmaan, ja jos laadittu arviointiselostus sisältää yleissuunnittelun kannalta riittävät tiedot ympäristövaikutuksista, ei muuta selvitystä tältä osin enää tarvita.

Yleis- ja ratasuunnitelmien sisältövaatimukset on kuvattu 12 ja 15 §:ssä. Selvytyden vuoksi tämän pykälän 2 momenttiin on otettu säännös, jonka mukaan suunnitelmasta on ilmettävä, miten ympäristövaikutusten arviointiselostus on otettu suunnitelmassa huomioon.

Pykälän 3 momentissa todetaan päällekkäisyyksien estämiseksi, että ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä ei enää tarvita lain mukaista arviointimenettelyä, jos menettelyä on sovellettu yleissuunnitelmavaiheessa.

**25 §. Suunnitelmien muuttaminen.** Yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätös on sito-



va hallinnollinen päätös, jolla on laissa säädetyt oikeusvaikutukset. Hyväksymispäätöstä on sellaisenaan noudatettava. Jos hyväksytyä yleis- tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, olisi muutosmenettely pääsääntöisesti sama kuin uuden rata- tai yleissuunnitelman laatimismenettely. Yleissuunnitelman yleispiirteisyydestä johtuen tarvetta sen muuttamiseen on yleensä vain silloin, kun yleissuunnitelmassa osoitettu likimääräinen radan sijainti taikka sen liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut jouduttaisiin arvioimaan uudelleen.

Ratasuunnitelma on rautatien rakentamista koskeva yksityiskohtaisen tarkka suunnitelma, jonka mukaan rakentaminen tulee tapahtua. Rakennustyön aikana saattaa kuitenkin syntyä ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka vaatisivat muutoksia hyväksytyyn ratasuunnitelmaan. Esimerkiksi radan korkeusasemaa tai joitakin teknisiä ratkaisuja on muutettava, jos maaperäolosuhteet ovat osoittautuneet toisenlaisiksi kuin tutkimusten perusteella oletettiin. Jos tällaisten toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voitaisiin hyväksytyyn ratasuunnitelmaan tehdä tätä tarkoittava muutos ilman, että tarvitsisi ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn.

**26 §.** *Suunnitelmien voimassaoloaika.* Yleis- ja ratasuunnitelma ovat ratakankkeiden toteuttamissuunnitelmia, joita ei ole niistä johtuvien maankäyttövaikutusten vuoksi tarkoituksenmukaista pitää voimassa toteutumattomina pysyvästi tai edes kovin pitkää aikaa. Olosuhteet, tekninen kehitys ja lainsäädäntö muuttuvat niin nopeasti, että sekä yleissuunnitelmalle että ratasuunnitelmalle on perusteltua asettaa tietyt voimassaoloajat. Ratasuunnitelma joudutaan tarkistamaan lyhyemmän ajan kuluttua kuin yleissuunnitelmaa, koska se sisältää paljon teknisiä yksityiskohtia. Ratasuunnitelmien sisältöön vaikuttaa keskeisesti EU:n lainsäädäntö, minkä vuoksi ratasuunnitelmia ei kannata tehdä varastoon vuosia ennen ratakankkeen toteuttamista.

Ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta säädettäisiin 26 §:n 1 momentissa. Siinä ehdotetaan, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, ellei ratasuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksassa vuodessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin yleissuunnitelma oli lainvoimaisesti hyväk-

sytty. Yleissuunnitelman rauettua se olisi käsiteltävä hallinnollisessa menettelyssä uudelleen.

Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan, että yleissuunnitelman hyväksymispäätöksen voimassaoloaika voitaisiin jatkaa varsinkin, kun yleissuunnitelma on yleisempi suunnitelma, josta ilmenevät liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut ja rautatiealueen likimääräinen sijainti yleiskaavan tai maakuntakaavan tarkkuustasolla. Rauenneiden yleissuunnitelmien uudelleen käsittely eli samojen asioiden kahteen kertaan käsittely ei olisi tarkoituksenmukaista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että radanpitoviranomaisella olisi oikeus pidentää päätöksellään ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä enintään neljällä vuodella. Voimassaolon jatkaminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan sekä 10 ja 12 §:n edellytysten täytymiseen. Vain ajan tasalla olevien, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten yleissuunnitelmien voimassaoloa voitaisiin jatkaa. Ratahallintokeskuksen tekemään jatkamispäätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla.

Yleissuunnitelmassa hyväksytyt ratkaisut täsmentyvät ratasuunnitelmassa siten, että ratasuunnitelma ja yleissuunnitelma eivät voi olla yhtä aikaa voimassa samalla alueella. Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi silloin kun sen perusteella laadittu ratasuunnitelman hyväksymispäätös saa lainvoiman. Tällainen ratasuunnitelma voisi koskea myös vain osaa yleissuunnitelman hyväksymispäätöksessä tarkoitettua alueesta. Tällöin yleissuunnitelma raukeaisi vain siltä osin jääden muilta osiltaan voimaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin ratasuunnitelman laatimiselle varatusta määräajasta. Ratasuunnitelma olisi hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin ratasuunnitelman voimassaoloajasta. Ratasuunnitelmassa tarkoitettu ratatyö tulisi aloittaa neljän vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin ratasuunnitelma oli lainvoimaisesti hyväksytty. Muussa tapauksessa ratasuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, jolloin on joko valmisteltava uusi ratasuunnitelma tai ainakin käsiteltävä rauennut ratasuunnitelma hallinnollisesti uudelleen.

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella. Myös ministeriön tekemään jatkamispäätökseen olisi muutoksenhakumahdollisuus. Ratatyö katsottaisiin alkaneeksi, kun rautatientarkoituksiin tarvittava alue on otettu tienpitäjän haltuun jäljempänä 46 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Ratasuunnitelma vanhenisi tekniikan kehittymisen vuoksi nopeammin kuin yleissuunnitelma.

Yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman voimassaoloajat olisivat suunnittelutyön aikajänteen, EU-lainsäädännön vaikutusten ja ratahankkeiden teknisuonteisuuden vuoksi eripituiset kuin maantielaissa. Yleissuunnitelma voi säilyä pitkäänkin edellytysten mukaisena, mutta ratasuunnitelma ei pääsääntöisesti säily teknisten vaatimusten tai radan rakenteellisten ratkaisujen vuoksi muuttumattomana yli neljää vuotta.

**27 §. Seuranta.** Radan rakentamisella pyritään tiettyjen positiivisten vaikutusten aikaansaamiseen ja mahdollisten haitallisten vaikutusten minimoimiseen. Vaikutukset tulee arvioida suunnittelutyön yhteydessä ja vaikutusarvioinnit kuuluvat yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman sisältövaatimuksiin. Arviointimenettelyn kehittämiseksi tulisi ratahankkeiden valmistuttua selvittää, miten arvioidut vaikutukset ovat toteutuneet ja onko radan rakentaminen ja sillä liikennöinti synnyttänyt ennakoimattomia vaikutuksia. Tällainen arviointi puolestaan voi antaa käyttökelpoista tietoa uusista hankkeista suunniteltaessa. Pykälässä säädettäisiin tällaisesta jälkiarviointimenettelystä, jonka mukaan radanpitoviranomainen vertaisi ratahankkeen arvioituja vaikutuksia toteutuneisiin vaikutuksiin. Menettelyn tulisi olla osa normaalia suunnittelukäytäntöä, jonka sisältö ja menettelytavat riippuisivat hankkeen laadusta ja laajuudesta. Ratahallintokeskuksen asiana olisi luoda tarkoituksenmukaiset seurannan menettelytavat.

**28 §. Suunnitelmien hyväksyminen.** Pykälässä säädettäisiin yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä koskevasta päätösvallassa. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyisi sellaiset ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatiealueen lakkauttamista. Ratahallintokeskus hyväksyisi muut ratasuunnitelmat ja kaikki yleissuunnitelmat sekä rataverkon että myös yksityisraiteiden osalta. Jos jokin keskeisistä

yhteistoimintatahoista eli asianomainen kunta, maakunnan liitto tai ympäristökeskus olisi suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä radanpitoviranomaisen kanssa, tulisi Ratahallintokeskuksen siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Olennaisia olisivat suunnitelman keskeisimmät ratkaisut. Ratahallintokeskuksella olisi muissakin tapauksissa oikeus siirtää suunnitelman hyväksymisasiä liikenne- ja viestintäministeriölle. Siirtämiselle olisi kuitenkin oltava erityisiä syitä, kuten suunnitelman tarkoittaman hankkeen poikkeuksellinen laatu tai laajuus.

### **3. Luku Rautatien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muut toimenpiteet**

**29 §. Kunnossapito.** Pykälän 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä esitettäisiin kunnossapidon sisällön perusnormi. Hoidon taso määräytyisi 4 §:ssä määrätyn rautatien luokan mukaisesti. Rautatie on aina pidettävä turvallisessa kunnossa. Kunkin rataosan luokan mukainen nopeusrajoitus tai akselipaino sekä liikennemäärä vaikuttavat kunnossapidon tasoon. Ratahallintokeskus julkaisee aikataulukausittain eli noin vuodeksi kerrallaan rataverkkoselostuksen, jossa kuvataan mm. valtion rataverkko, sen laajuus ja siihen liittyvät rataverkot.

Radanpitäjä määräisi kunnossapidon tason ja sisällön rautatien luokituksen perusteella. Kunnossapidon tasoa määrättäessä otettaisiin huomioon liikenteen määrä ja laatu, radan liikenteellinen merkitys sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet. Liikenteen laadulla tarkoitetaan henkilö- tai tavaraliikennettä. Myös liikennöivän kaluston kunto vaikuttaa kunnossapidon tasoon. Rautatien liikenteellinen merkitys vaihtelee rataosan sijainnin ja käyttötärpeen mukaan. Kunnossapidolle määrättyjen vasteaikojen tulee olla lyhyitä sekä valvontaja tarkastustoiminnan aktiivista liikenteellisesti merkittävillä rataosilla. Säätilalla ja sen ennakoitavissa olevilla muutoksilla on vaikutusta ensinnäkin vuotuisen kunnossapidon suunnittelussa, mutta erityisesti kunnossapidon valmiustason ja kapasiteetin määrittelyssä.

Radanpitäjällä on vastuu omistamansa ja hallitsemansa rautatien kunnosta. Radanpitäjän vahingonkorvausvastuu määräytyy raideliikennevastuulain (113/1999) mukaisesti. Radanpitäjä on raideliikennevastuulain 3 §:n 3 momentin mukaan velvollinen korvaamaan vahingon, joka on aiheutunut raideliikenteeseen käytettävästä viallisesta tai puutteellisesta kunnossa olevasta väylästä, raiteesta tai laitteesta taikka virheestä raideliikenteen ohjauksessa.

Pykälän 2 momentissa tuotaisiin esiin rautatien kunnossapidossa huomioon otettavien liikenteen toimivuudesta sekä liikenne- ja junaturvallisuutta koskevien vaatimusten lisäksi myös ympäristönäkökohdat. Ympäristön kannalta tarkasteltuna rautateiden kunnossapidossa ja sen suunnittelussa on tärkeä osa työmenetelmillä ja materiaalivalinnoilla.

Maankäyttö- ja rakennuslain 167 §:ssä on ympäristönhoitoa koskevat säännökset. Kunnan määräämä viranomainen valvoo, että liikenneväylät ja oleskeluun tarkoitettut ulkoilat täyttävät hyvän kaupunkikuvan ja viihtyisyyden vaatimukset. Maankäyttö- ja rakennuslain 169 §:ssä on säännökset ulkovarastoinnista. Ulkovarastointi maisemaa turmelevalla ympäristöllä häiritsevällä tavalla on kielletty.

**30 §. Rataosuuden rajoitettu kunnossapito.** Pykälän mukaan Ratahallintokeskuksella olisi oikeus päättää, ettei jotain rataosaa pidettäisi yleistä luokitusta vastaavassa kunnossa. Pääsääntö olisi kuitenkin, että jos radan kunto heikkenee tai liikennemäärät vähenevät, tulee kyseisen rataosan luokitusta alentaa kuntoa ja liikennemäärää vastaavalle tasolle. Tässä pykälässä annetaan radanpitoviranomaiselle valtuus poiketa edellä kerrotusta pääsäännöstä. Päätöksen edellytyksenä tulee olla erityinen syy. Tällaisena erityisenä syynä voidaan pitää mm. poikkeuksellisista sääolosuhteista aiheutuvaa radan kunnan merkittävää heikentymistä tai rautatieliikenteen olennaista vähenemistä tai liikenteen lakaamista kokonaan.

**31 §. Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen.** Ratahallintokeskuksella olisi pykälän mukaan oikeus rajoittaa liikennettä, kieltää liikenne määräajaksi radalla tai sen osalla. Ratahallintokeskus voi määrätä kiellon tai rajoituksen, jos rata on sellaisessa kunnossa, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä, tai jos rautatieliikenne saattaa vau-

rioittaa rataa, joka on roudan sulamisen, saateen tai muun syyn vuoksi rakenteeltaan heikentynyt.

Ratahallintokeskuksen on päätöstä tehdessään otettava radan kunnan lisäksi huomioon myös liikenne- ja junaturvallisuus.

**32 §. Tilapäinen kulkutie.** Pykälän mukaan kyseessä olisi yllätyksellisten tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttama este liikenteelle. Jotta liikenne voisi sujua esteen poistamisen ajan, olisi Ratahallintokeskuksella oikeus tehdä tilapäinen kulkutie rautatiealueen ulkopuolelle. Tilapäinen kulkutie tulisi esteen poistuttua välittömästi purkaa ja saattaa alue mahdollisuuksien mukaan entiselleen.

Tilapäinen tie tulisi sijoittaa siten, että siitä aiheutuisi maanomistajalle mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa. Tämän vuoksi kulkutien sijoittaminen pihapiiriin voisi tapahtua vain pakottavasta syystä silloin, kun muuta sijoitusmahdollisuutta ei ole. Jos tällaisesta tilapäisestä kulkutiestä aiheutuisi maanomistajalle, jonka kiinteistöllä tie on, haittaa tai vahinkoa, olisi tällä oikeus saada siitä korvaus Ratahallintokeskukselta.

Sellaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jonka kiinteistölle tilapäinen kulkutie sijoitettaisiin, olisi varattava mahdollisuus tulla kuulluksi. Koska tilapäisen kulkutien sijoittamisen usein on tapahduttava viipymättä, olisi kuuleminenkin suoritettava mahdollisuuksien mukaan.

**33 §. Kiireellinen ratatyö.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin radanpitoviranomaisen oikeudesta rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengeri, jos rautatie on yllättävästä syystä vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi. Rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengeri voi olla tilapäinen tai pysyvä ratkaisu. Tilapäinen ratkaisu tulisi vaaran poistuttua välittömästi purkaa ja saattaa alue mahdollisuuksien mukaan entiselleen.

Sellaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jonka kiinteistölle kiireellisen ratatyön edellyttämä rakennelma tai laite sijoitettaisiin, olisi varattava mahdollisuus tulla kuulluksi. Koska rakentamisen usein on tapahduttava viipymättä, olisi kuuleminenkin suoritettava mahdollisuuksien mukaan.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin Ratahallintokeskuksen käynnistämään rata-suunnitelman laatiminen välittömästi pysy-

vää rakennelmaa, laitetta, ojaa, rumpua tai pengertä koskevan rakentamispäätöksen tekemisen jälkeen, jolleivät järjestelyn vaikutukset ole niin vähäiset, että ratasuunnitelman laatiminen on 14 §:n 2 momentin perusteella tarpeetonta.

Kiireellisen ratatyön aiheuttamat mahdolliset vahingot korvattaisiin 65 §:n mukaisesti.

**34 §.** *Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tienpitäjän tai kiinteistön omistajan velvollisuudesta tehdä tasoristeykseen liittyvä tie ja pitää sitä kunnossa. Tässä pykälässä kiinteistönomistajasta sanottu koskee sellaisia kiinteistönomistajia, joiden oma tie kulkee radan poikki.

Tie tulee tehdä ja hoitaa Ratahallintokeskuksen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle eikä haittaa radan hoidolle. Tie tulee rakentaa sellaiseksi, että liikenne voi ylittää tasoristeyksen turvallisesti ja rautatieliikennettä vaarantamatta. Rautatievirastolla on oikeus antaa tasoristeyksiä koskevia yleisiä määräyksiä, jotka Ratahallintokeskus sisällyttää lupaehtoihin.

Pykälän 2 momentin mukaan tasoristeystä tarvitsevan tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on tehtävä tasoristeys omalla kustannuksellaan.

Pykälän 3 momentin mukaan tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on muutettava tasoristeykseen liittyvää tietä radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan, jos tasoristeyksen käyttö on merkittävästi lisääntynyt tai muuttunut ja tästä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa radanpidolle. Lähtökohtana on pidettävä tasoristeyksen nykyistä kuntoa, laitteita ja sijaintia suhteessa tasoristeyksen nykyiseen käyttöön. Tässä momentissa tarkoitetut toimenpiteet eivät voi olla oikeusvaikutteisen kaavan vastaisia. Tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle asetettaisiin velvoite muuttaa tie radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaiseksi, että liikenteen lisääntymisestä tai muuttumisesta aiheutuva vaara poistuu tai vähenee. Tasoristeyksen käytön olennainen lisääntyminen tai käyttötarkoituksen muuttuminen edellyttää 17 §:n 3 momentissa tarkoitetun luvan myöntämistä tai olemassa olevan luvan muuttamista, jos luvan myöntäminen tai muuttaminen on mahdollista. Liikenneturvallisuuden kannalta vakavimmissa tilanteissa radanpitäjä voi käyttää äärimmäisenä keinona 18 §:n 4 momentin mu-

kaista oikeuttaan sulkea tai poistaa tasoristeyksen.

Ratahallintokeskus voi suorittaa tai teettää tässä momentissa mainitut toimenpiteet tienpitäjän tai kiinteistön omistajan kustannuksella, jos tienpitäjä tai kiinteistön omistaja laiminlyö velvollisuutensa. Ratahallintokeskuksen tulee ilmoittaa töiden aloittamisesta tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle.

**35 §.** *Ratatöiden vaikutus tasoristeyksiin.* Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin radanpitäjä tekemään kustannuksellaan työt ja toteuttamaan tarvittavat laitteet, jotta tie voidaan johtaa rautatiealueen poikki, jos radanpitäjä katkaisee tien radan rakentamisen tai parantamisen vuoksi.

Radanpitäjän on korjattava tasoristeykseen liittyvä tie ohjeiden mukaiseksi tai entistä vastaavaksi, jos radan rakentamisen tai parantamisen yhteydessä tasoristeyksen olosuhteet heikkenevät vaarantaen liikenneturvallisuuden tai muuttuvat Rautatieviraston määräysten vastaisiksi olennaisilta osiltaan. Tämä velvollisuus on radanpitäjällä kuitenkin vain silloin, jos korjaaminen on kustannusten kannalta katsottava kohtuulliseksi. Radanpitäjä voi myös poistaa tasoristeyksen, jolloin sillä on velvollisuus järjestää korvaava kulkuyhteys. Asiasta on säännökset pykälän 2 momentissa.

Tienpitoviranomainen ja radanpitäjä toimittavat toisilleen risteyskohtaa koskevat suunnitelmat ja rakennustyöstä vastaavan osapuolen on saatava toiselta osapuolelta hyväksyntä omille suunnitelmilleen.

**36 §.** *Rautatiealueella tehtävä muu työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle.* Rautatiealueella tehtävä muu kuin radanpitoon liittyvä työ sekä johtojen, rakennelmien tai laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle vaatisi pykälän 1 momentin mukaan radanpitäjän luvan. Työ- tai sijoittamisluvan myöntäminen perustuisi radanpitäjän harkintaan ja lupaan voitaisiin sisällyttää ehtoja. Työ voi olla rautatiealueeseen kohdistuvaa kaivutyötä taikka johtojen asettamista radan viereen, ali tai yli taikka rakennelmien tai laitteiden sijoittamista rautatiealueelle. Lupaharkintaa käyttäessään radanpitäjä arvioi, onko rautatien ala- tai yläpuolisilla toimenpiteillä vaikutusta juna- ja liikenneturvallisuuteen tai radan kunnossapitoon. Työ tai laitteen sijoittaminen ei saa aiheuttaa vaaraa liikenteelle eikä merkittävää haittaa radanpi-

dolle. Edellytyksenä olisi lisäksi, että työtä tai laitteiden sijoittamista ei voida järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin rautatiealueeseen kajoamatta. Lupaan voitaisiin myös liittää tarpeellisia ehtoja vaaran tai haitan torjumiseksi. Ehdot olisivat tärkeitä rautatien ja rautatieliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden vuoksi.

Pykälän 2 momentin mukaan luvansaajan asiana on asettaa johdot, tehdä rakennelman ja laitteensa sekä pitää ne kunnossa. Jos niistä sitten aiheutuisi vaaraa liikenteelle tai haittaa radanpidolle, olisi oikeudensaajan tehtävä kustannuksellaan radanpitäjän vaatimat muutokset. Jos muutoksista huolimatta vaara liikenteelle tai merkittävä haitta radanpidolle jatkuu, olisi oikeudensaaja velvollinen siirtämään rakennelman tai laitteen taikka poistamaan sen rautatiealueelta. Siirtäminen tai poistaminen tapahtuisi oikeudensaajan kustannuksella. Suurin osa muutoksista tai siirtämisistä aiheutuu radanpidon rakennus- tai kunnossapitotöistä. Kustannusvastuu on luvan saajalla kaikissa edellä mainituissa tapauksissa riippumatta siitä, kenen aloitteesta tai kustannuksella rautatiealueella tapahtuva työ tehdään.

Rautatiealueeseen kohdistuva toimenpide saattaa perustua eräissä tapauksissa erityislainsäädäntöön kuten vesilain mukaiseen lupaan tai lunastuslupaan taikka kunnan rakennusvalvontaviranomaisen maankäyttö- ja rakennuslain 161 §:n 1 momentin nojalla tekemään yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista koskevaan päätökseen. Telekaapelin sijoittamisesta säädetään viestintämarkkinalaissa (393/2003), jonka 101 §:ssä on mainittu telekaapelin sijoittamista koskevat yleiset tavoitteet. Erityislainsäädäntöön perustuvia tilanteita koskeva säännös olisi pykälän 3 momentissa. Ensisijaisesti toimenpiteen tekemisestä tulisi sopia. Jos sopiminen ei ole mahdollista, toimenpiteen tarvitsija voisi erityislainsäädännön perusteella hankkia oikeuden toimenpiteeseen. Jos toimenpide ei vaatisi erikseen radanpitäjän lupaa, on toimenpiteestä kuitenkin hyvissä ajoin ennen siihen ryhtymistä ilmoitettava radanpitäjälle, joka voisi tarvittaessa antaa ohjeita työn suorittamiseksi.

#### **4 luku. Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

**37 §. Suoja-alue.** Suoja-alue olisi rautatiealueen ulkopuolella oleva ulottuvuudeltaan määrätty alue. Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta. Raiteella tarkoitetaan tässä pykälässä rata-pölkkyjen ja ratakiskojen sekä näihin liittyvien erikoisrakenteiden, esim. vaihteiden, muodostamaa kokonaisuutta, jota juna tarvitsee liikennöintiä varten. Suoja-alue määriteltäisiin yksityiskohtaisesti ratasuunnitelmassa, jolloin suoja-alueen etäisyyskin voidaan määritellä tarkemmin tässä momentissa mainitusta metrimäärästä poiketen. Suoja-alueen etäisyys voisi joissakin maastokohdissa olla lyhyempi kuin 30 metriä ja rautatien turvallisuuden kannalta maasto-olosuhteissa pitempikin kuin 30 metriä. Etäisyys ei missään olosuhteissa voisi olla yli 50 metriä.

Suoja-alueella kiinteistön omistajan oikeusasemaa rajoitettaisiin ja annettaisiin radanpitäjälle tiettyjä toimivaltuuksia. Suoja-alueita koskevien säännösten tarkoituksena olisi rajoittaa erityisesti korkeiden rakennelmien tai laitteiden rakentamista rautatiealueen välittömään läheisyyteen tai rajoittaa esimerkiksi kaivamista tai ojittamista rautatiealueen välittömässä läheisyydessä. Säännöksen tarkoituksena olisi myös antaa radanpitoviranomaiselle oikeus poistaa korkea kasvillisuus, joka voisi kaatuessaan aiheuttaa vaaraa junaliikenteelle tai rautatielle.

**38 §. Näkemäalue.** Näkemäalueiden tarkoituksena olisi pykälän 1 momentin mukaan turvata liikenneturvallisuus säilyttämällä hyvä näkyväisyys tasoristeyskohdissa. Näkemäalueella olisi voimassa suoraan lain perusteella rakennuskielto.

Lisäksi radanpitäjällä olisi oikeus pykälän 2 momentin mukaan poistaa näkemäalueelta näkemää rajoittava kasvillisuus ja luonnonesteet silloin kun radanpitäjä tai tienpitäjä katsoo liikenneturvallisuuden sitä vaativan. Poistettava kasvillisuus voisi olla luonnonvaraista taikka istutettua tai muuten erityiseen hoitoon otettua. Poistettavasta kasvillisuudesta on sen omistaja oikeutettu saamaan korvauksen. Jos siitä ei sovita, asiasta päätetään ra-

tatoimituksessa. Ratasuunnitelmassa voitaisiin rajoittaa kasvillisuuden korkeutta.

Maantien ja rautatien näkemäalueesta on säädetty maantielain 45 §:ssä.

**39 §. Rakennelmat ja laitteet rautatiealueen ulkopuolella.** Edellä 37 ja 38 §:n mukaan rakennusten pitäminen on kielletty suoja- ja näkemäalueella. Tässä pykälässä säädettäisiin, että sellaisten rakennelmien ja laitteiden, jotka eivät ole rakennuksia, pitäminen olisi kielletty rautatien suoja- ja näkemäalueella edellyttäen, että niistä tai niiden käytöstä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle.

**40 §. Poikkeukset kielloista.** Riittävän joustavuuden turvaaminen maankäytössä ja kulloistenkin tapausten erityispiirteiden huomioon ottaminen vaatii mahdollisuuden poiketa 37—39 §:ssä säädettyistä kielloista. Kun rakentamista tulee arvioida liikenne- ja junaturvallisuuden sekä tien- ja radanpidon kannalta, ehdotetaan, että poikkeamisvalta olisi kaikissa tapauksissa radanpitäjällä. Poikkeamisen edellytyksenä olisi, että suunniteltu hanke kuten rakennus rautatien näkemäalueella ja sen käyttäminen ei vaarantaisi liikenne- ja junaturvallisuutta eikä tällaisesta rakennuksesta ja sen käyttämisestä aiheutuisi tien- tai radanpidolle muuta kuin korkeintaan vähäistä haittaa. Poikkeamispäätökseen voitaisiin liittää myös ehtoja vastaisen varalta. Radanpitäjän antaman poikkeamispäätöksen olisi oltava käsillä rakentamisesta päättävän viranomaisen harkitessa maankäyttö- ja rakennuslain taikka muun lainsäädännön edellytyksiä luvan myöntämiseksi suunnitellulle rakennushankkeelle.

**41 §. Poikkeukset rajoituksista.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 37—39 §:ssä olevien rajoitusten poikkeuksista. Säännöksiä ei sovellettaisi, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut sanotuissa pykälissä säädettyjen rajoitusten alaiseksi. Rajoitukset tulevat voimaan sitä mukaa kuin uusia ratasuunnitelmia hyväksytään ja ratatoimituksia pidetään.

Pykälän 2 momentin säädettäisiin, että jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaisi vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, voisi radanpitäjä päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi

taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorittaisi toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitäjällä olisi oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kaksi yleisluonteista poikkeusta. Ensiksikin rakennuksen pitämistä koskevat määräykset eivät olisi voimassa asemakaava-alueella. Kysymyksessä olisivat suoja- ja näkemäaluetta koskevat rakennusten pitämistä koskevat säännökset, jotka asemakaava syrjäyttää kaavan osoittaessa rakentamisen määrän ja rakennusten sijoitusta koskevat periaatteet. Tämä ei koskisi 37—39 §:n mukaisia rakennelmia ja laitteita. Sen lisäksi momentissa ehdotetaan, että ympäristön kannalta erityisen merkittävää kasvillisuutta ei saisi poistaa lainkaan. Merkittävyyttä arvioitaessa olisi huomiota kiinnitettävä ympäristön kokonaisarviointiin, jossa kasvillisuuden harvinaisuudella paikkakunnalla on vaikutusta samoin kuin sen maisemallisella arvolla laajemmin arvioituna kuin pelkästään sijaintipaikan kiinteistön kannalta. Jos kasvillisuus on suojeltu luonnonsuojelulain nojalla, noudatetaan sen lain säännöksiä ja suojelumääräyksiä.

**42 §. Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.** Ennen kuin ryhdytään poistamaan suoja- ja näkemäalueilta kasvillisuutta tai luonnonesteitä, tulisi tien- tai radanpitäjän hyvissä ajoin ennen työhön ryhtymistä ottaa yhteys maanomistajaan, jotta raivaus voisi tapahtua mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa aiheuttavalla tavalla. Kuuluttamista käytettäisiin vain niissä tapauksissa, joissa kiinteistön omistajien tai haltijoiden nimi- ja osoitetietoja ei saada selville kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetun lain (453/2002) mukaisesta kiinteistötietojärjestelmästä. Maanomistaja voi myös itse poistaa kasvillisuuden tien tai radanpitäjän osoituksen mukaan, jos osapuolet siitä sopivat. Jos toimenpiteet koskevat lukuisia kiinteistöjä tai maanomistajia, tulisi asiasta kuuluttaa 23 §:n mukaisesti.

## **5 luku. Alueiden hankkiminen ja korvaukset**

**43 §. Ratatoimitus.** Rautateitä koskevaa lunastustoimitusta kutsuttaisiin ratatoimituk-

seksi. Tässä toimituksessa lunastettaisiin radanpitäjälle tulevat oikeudet, määrättäisiin korvaukset ja tehtäisiin tarvittavat kiinteistö-tekniiset toimenpiteet. Rautatiealuetta voitaisiin hankkia myös vapaaehtoisin kaupoin sekä muilla maakaassa (540/1995) säädetyillä tavoilla.

Toimitusmenettelystä ja korvauksista olisi voimassa, mitä lunastuslaissa säädetään, ellei ratalaista muuta johdu. Ratahankkeiden erityispiirteiden vuoksi on tarpeen antaa erityisiä säännöksiä ratalain 5 luvussa samalla tavoin kuin maantielaisissa. Milloin erityissäännöksiä ei ole, sovelletaan lunastuslakia.

Pykälän 2 momentin mukaan ratatoimituksen suorittaisi lunastuslain 12 §:n 1 momentin mukaan lunastustoimikunta, johon kuuluu toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä. Toimitusmenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että ratatoimitus voitaisiin suorittaa ilman uskottuja miehiä, jos kukaan ratatoimituksen asianosaisista ei sitä vaadi eikä toimituksessa ole kyse korvauksista. Ratatoimitus ilman uskottuja miehiä voisi tulla kysymykseen esimerkiksi, jos korvauksista on sovittu.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tasoristeysten lakkauttamista koskeva asia voitaisiin hakemuksesta käsitellä myös yksityistietoimituksessa yksityisistä teistä annetun lain mukaisesti. Tämä on perusteltua, koska tasoristeysten poistoja tehdään myös erikseen ilman varsinaista radan rakentamista ja koska tasoristeysten poistoon liittyy todennäköisesti myös rautatiealueen ulkopuolella tapahtuvia yksityisten teiden tiejärjestelyjä.

**44 §. Ratatoimituksen vireilletulo.** Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaisi 21 §:n 1 momentin mukaan ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja erityisten oikeuksien lunastamiseen sekä tasoristeysten muuttamisen ja poistamiseen. Tämän perusteella radanpitäjällä olisi toimivalta hakea ratatoimitusta. Ratasuunnitelma olisi ehdotetun lain 94 §:n 1 momentin mukaan pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, joten ratatoimitusta voitaisiin hakea odottamatta valitusten lopullista ratkaisua. Jos vaikutuksiltaan vähäisissä rautatien parantamisissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaa ratasuunnitelman, haettaisiin ratatoimitusta näissä tapauksissa suostumuksen perusteella.

**45 §. Asianosaiset ratatoimituksessa.** Asianosaiskäsitettä ei ole lunastuslaissa määriteltä, mutta lähtökohtana on, että asianosainen on se, jolta lunastetaan omaisuutta. Lunastuslain 38 §:n mukaan voidaan haitta tai vahinko vaadittaessa korvata työntekijälle tai naapurille taikka muulle henkilölle, jolta ei lunasteta omaisuutta, mutta joka kärsii lunastuksen tai lunastuksella toteutettavan yrityksen vuoksi merkittävää haittaa tai vahinkoa, josta olisi määrättävä korvaus, jos häneltä olisi lunastettu. Edellytyksenä on tällöin, että korvaamista on olosuhteisiin katsoen pidettävä kohtuullisena. Vakiintuneesti tällaisten tahojen asemaa ei ole pidetty asianosaisasemana. Ratatoimituksissa ei kuitenkaan ole rajoituttu asianosaisasemaa pelkästään siihen tahoon, jolta lunastetaan omaisuutta, vaan ratahankkeen vaikutusten ulottuvuuden perusteella.

Jotta menettely ratatoimituksessa olisi yhdenmukainen lunastuslain ja muun kiinteistönmuodostamislainsäädännön kanssa, ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että ratatoimituksen asianosainen määriteltäisiin kiinteistönmuodostamislain 17 §:n 1 momentin mukaisesti. Ratatoimituksen asianosainen olisi tällöin toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta toimitus koskee. Tällöin asianosainen yleensä olisi paitsi se, jolta omaisuutta lunastetaan taikka jonka omaisuuteen muuten puututaan, mutta ratahankkeiden usein laajalle ulottuvien vaikutusten johdosta myös sellainen, joka ei luovuta omaisuutta.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että mitä haitan tai vahingon korvaamisesta säädetään kiinteistön omistajalle, koskisi soveltuvin osin myös kiinteistöön kohdistuvan erityisen oikeuden haltijaa. Rautatien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuvasta haitasta tai vahingosta voitaisiin vaadittaessa määrätä korvaus lunastuslain 38 §:n estämättä.

**46 §. Haltuunotto.** Pykälässä säädettäisiin rautatie- ja muiden alueiden haltuunotosta. Haltuunotto edellyttää haltuunotokatselmuksen suorittamista, jossa selvitetään haltuunotettava omaisuus. Katselmus tapahtuisi ratatoimituksessa. Haltuunotto voisi tapahtua haltuunotokatselmuksen yhteydessä tai jonakin haltuunotokatselmuksessa määrättävänä myöhempänä ajankohtana. Haltuunoton tapahduttua katsottaisiin työn alkaneen haltuun otetulla alueella. Ratasuunnitelmassa

osoitetut tealueet tulevat radanpitäjän haltuun vain väliaikaisesti siihen saakka, kunnes uusi tie on tehty, jolloin näiden alueiden hallinta siirtyisi takaisin kiinteistöjen omistajille. Haltuunottohetkellä syntyisi radanpitäjälle oikeus käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Milloin haltuunotosta aiheutuisi lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu asunnon menetys taikka elinkeinon tai ammatin vaikeutuminen, voitaisiin ratatoimituksessa määrätä asianosaisen vaatimuksesta, että haltuunottoa siltä osin lykätään asianosaiselle määrättävän ennakkokorvauksen tai, jos lunastus tapahtuu kahdessa eri toimituksessa, ensimmäisen toimituksen korvausten maksamisen jälkeiseen aikaan, joka saa olla enintään kolme kuukautta. Muilta osin haltuunotto tapahtuisi normaaliin tapaan. Tällaisesta haltuunoton lykkäämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Vaikutuksiltaan vähäisissä rautatien parantamishankkeissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus voisi korvata ratasuunnitelman 14 §:n mukaisesti. Suostumus voi sisältää myös sopimisen korvauksista, haltuunotosta ja muista ratahankkeeseen mahdollisesti liittyvistä seikoista. Haltuunotto tapahtuisi näissä tapauksissa sopimuksen perusteella maanomistajan ja radanpitäjän yhdessä suorittamana toimenpiteenä. Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi sopimusperusteista haltuunottoa koskeva säännös. Tällaisella haltuunotolla olisi kaikki 1 momentin haltuunottoon liittyvät oikeusvaikutukset, ellei toisin ole nimenomaan sovittu. Radanpitäjän tulisi sopimusperusteisen haltuunoton tapahduttua viipymättä hakea ratatoimitusta.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin omaisuuden poistamisesta haltuun otetulla alueella, jos poistamisesta ei päästäisi sopimukseen. Radanpitäjällä on oikeus asettamansa määräajan jälkeen poistaa haltuun otetulla alueella oleva omaisuus, jos omistaja tai haltija ei ole poistanut omaisuutta määräajan päättymiseen mennessä. Radanpitäjän tulee mahdollisuuksien mukaan ilmoittaa omaisuuden omistajalle tai haltijalle omaisuuden poistamisesta ja poistoajankohdasta.

Pykälän 5 momentin mukaan luovutettavan tai luovutetun alueen omistajalle tai haltijalle

tulee korvata poistettavien tai siirrettävien rakennusten, laitteiden, kasvavan sadon tai kasvillisuuden poistamisesta tai siirtämisestä aiheutuneet kustannukset.

**47 §. Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen.** Ratatoimitus perustuu hyväksytyyn ratasuunnitelmaan tai vaikutuksiltaan vähäisissä rautatien parantamisissa maanomistajan antamaan kirjalliseen suostumukseen. Jos lunastuksen kohteen lopullinen sijainti tai ulottuvuus on jäänyt ratatoimituksessa määrättäväksi tai jos rautatiealuetta tarvitaan vähemmän kuin ratasuunnitelmassa on osoitettu, lunastuksen kohde määrättäisiin radanpitäjän osoituksen mukaan. Erityisestä syystä voidaan lunastuksen kohdetta vahvistettaessa poiketa ratasuunnitelmasta esimerkiksi silloin kun tarvitaan lisää rautatiealuetta tai kun kiinteistölle tulee perustettavaksi jokin ratasuunnitelmassa mainitsematta jäänyt oikeus. Tällaisen poikkeamisen edellytyksenä on, että toimenpiteen kohteena olevan kiinteistön omistaja hyväksyy toimituskokouksessa menettelyn, taikka antaa siihen kirjallisen suostumuksen. Edellytyksenä on myös se, että toimenpiteen vaikutukset arvioidaan korkeintaan vähäisiksi.

Pykälän 2 momentin mukaan rautatiealueeksi vahvistettu alue tulisi radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Selvyyden vuoksi todettaisiin pykälän 3 momentissa, että radanpitäjän omistukseen tulleesta rautatiealueesta muodostettaisiin lunastusyksikkö tai muu kiinteistö, jos kyseessä on yksityisraide. Omistukseen tullut rautatiealue voitaisiin myös liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön.

**48 §. Käyttöoikeuden perustaminen.** Rautatiealueet siirtyisivät 47 §:n 2 momentin mukaisesti radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen tultua lainvoimaiseksi. Erityisesti niissä tapauksissa, joissa rautatiealueen tarkoitettamaan tilaan kohdistuu muita kuin radanpitotarkoituksia, olisi tarkoituksenmukaista perustaa radanpitäjälle rautatietä varten omistusoikeuden sijaan käyttöoikeutena pysyvä erityinen oikeus. Rautatiellä olisi tuolloin kaikki ehdotetun lain oikeusvaikutukset ja erityinen oikeus olisi pysyvästi voimassa siihen saakka, kunnes rautatie lakkautettaisiin. Käyttöoikeus olisi pysyvä myös



käyttöoikeuden kohteena olevan kiinteistön vaihtaessa omistajaa.

Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että sijoitettaessa rautatie tunneliin, padolle tai kannelle taikka katettaessa rautatie kannella, rautatietä varten perustettaisiin ratatoimituksessa rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:ssä tarkoitettu käyttöoikeus sen mukaan kuin ratasuunnitelmassa osoitetaan. Samoin meneteltäisiin silloin kun rautatien ylä- tai alapuolelle osoitettaisiin oikeusvaihteisissa kaavassa rakentamista.

Jos olemassa olevalle rautatiealueelle osoitettaisiin kaavamuutoksen yhteydessä rakentamista, tulisi myös niissä tapauksissa laatia ratasuunnitelma, jossa rautatiealueeseen osoitettaisiin käyttöoikeus ja rakentamisesta johdettavat mahdolliset muut järjestelyt. Rautatiealueeseen kohdistuva rakentaminen muuhun kuin rautatietarkoituksiin tulisi mahdolliseksi määräämällä ratasuunnitelmassa käyttöoikeuden ulottuvuudesta. Koska kysymyksessä olisi rautatiealueen ylä- tai alapuolelle kohdistuva työ, se edellyttäisi 36 §:ssä tarkoitettua radanpitäjän luvan. Jos rautatie on ratasuunnitelmassa osoitettu kulkevaksi kannen päällä, padolla tai sillalla, olisi käyttöoikeuden perustaminen ulottuvuudeltaan rajoitettuna tarkoituksenmukaista rautatien alla olevien alueiden ja omaisuuden kannalta. Silloin radanpitäjälle tuleva oikeus rajoittaisi mahdollisimman vähän omistajan oikeutta. Omistusoikeuden perustaminen sillan kohdalla vesialueeseen ei ole tarkoituksenmukaista. Päälekkäisten oikeuksien syntyessä ehdotetaan kiinteistöjärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi, että sijoitettaessa rautatie muun kuin radanpitäjän hallinnassa olevalle lunastusyksikön alueelle kuten tiealueelle, tulisi rautatietä varten perustaa omistusoikeuden sijasta lunastuslain 3 §:ssä tarkoitettu käyttöoikeus.

Pykälän 2 momentin mukaan radanpitäjälle syntyisi liitännäisalueeseen se käyttötarkoitusta vastaava käyttöoikeus lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

**49 §. Oikeuksien raukeaminen.** Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että radanpitäjän saadessa edellä esitetyllä tavalla rautatie- tai liitännäisalueeseen omistusta tai käyttöoikeuden, lakkaisivat näihin alueisiin kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet suoraan lain perusteella. Erityisillä oikeuksilla tarkoitetaan tässä esimerkiksi lu-

nastuslain 2 §:n 2 momentin että maakaaren 14 luvun 1 §:n tarkoittamia erityisiä oikeuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan radanpitäjän on korvattava 1 momentissa mainittujen oikeuksien raukeamisesta aiheutunut vahinko oikeuden haltijalle.

Erityinen oikeus voitaisiin pykälän 3 momentin mukaisesti poikkeuksellisesti pysyttää. Edellytyksenä tällöin olisi, ettei erityisestä oikeudesta eikä sen käyttämisestä aiheudu vaaraa liikenneturvallisuukselle eikä haittaa radanpidolle. Lisäksi erityisen oikeuden pysyttäminen ei saisi vaarantaa kiinteistöjärjestelmän selkeyttä. Asiasta päätettäisiin ratatoimituksessa.

Tasoristeykseen kohdistuvat oikeudet lakkaisivat pykälän 4 momentin mukaisesti, kun tarpeellinen ja korvaava tieyhteys on järjestetty ja tätä korvaavaa tieoikeutta koskeva toimitus on lainvoimainen.

**50 §. Laskuojat.** Ratasuunnitelmassa osoitettaisiin laskuojien sijainti, ja niitä varten tarpeelliset alueet otettaisiin haltuun muun haltuunoton yhteydessä tai erikseen. Laskuoja-alueisiin perustettaisiin ratatoimituksessa radanpitäjälle lunastuslain 2 §:n 2 momentin mukainen rasiteoikeus.

Alavilla ja vesiperäisillä mailla laskuojan rakentaminen voi koskea lukuisia kiinteistöjä ja aiheuttaa tarpeen yhteiseen ojitukseen. Tällaisissa tapauksissa ojituksesta voi tulla suuritöinen ja erityistä asiantuntemusta vaativa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että näissä tapauksissa ojitustöitä voitaisiin siirtää ratatoimituksesta ojitustoimitukseen. Siirrosta päätettäisiin ratatoimituksessa. Siirtämisestä ei voisi erikseen valittaa lunastuslain 89 §:n 2 momentin perusteella. Ojitustoimituksessa määrättäisiin sitten yhteisestä ojitusvelvollisuudesta, ojan kunnossapidosta ja korvauksista. Ratasuunnitelmassa osoitetusta ojan paikasta voitaisiin vähäisessä määrin poiketa ojitustoimituksessa, jos se olisi tarpeen ojituksen toteuttamisen kannalta. Oja-asian siirrosta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Laskuojan rakentamisen jälkeen laskuojasta mahdollisesti aiheutuvat vahingot ja haitat määrättäisiin vesilain eikä ratalain mukaan. Asiasta säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

**51 §. Suoja- ja näkemäalueiden merkittäminen.** Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja luotettavuuden vuoksi ehdotetaan, että kiinteistöön kohdistuvat suoja- ja näkemäalueet

merkittäisiin ratatoimituksen toimituskartalle ja tarvittaessa myös maastoon. Kiinteistörekisteriin olisi tehtävä asianomaisen kiinteistön kohdalle merkintä suoja- ja näkemäalueesta. Merkinnät olisivat informatiivisia siten, että merkinnät tai niiden puute eivät aiheuttaisi oikeusvaikutuksia, koska suoja- ja näkemäalueet ja niiden oikeusvaikutukset perustuisivat lakiin.

**52 §. Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.** Silloin kun toimituksen kohteena on suuri rautatiehanke ja paljon kiinteistöjä, voi toimituksen kesto aika venyä. Tällaisissa tapauksissa maanomistajat voivat joutua odottamaan korvauksia pitkäänkin mahdollisista ennakkokorvauksista huolimatta. Pykälässä esitetäänkin, että lunastus voitaisiin jakaa kahdeksi eri toimitukseksi. Koska menettely vaikuttaisi toimituskustannuksiin, jakaminen tapahtuisi radanpitäjän aloitteesta ja päätöksen tekisi ratatoimituksen toimitusinsinööri. Tällaiseen päätökseen ei saisi 77 §:n mukaan hakea erikseen muutosta. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi, että toimituksessa ratkaistavien asioiden määrä tai laatu taikka muut erityiset syyt huomioon ottaen toimituksen jakamista voitaisiin pitää tarkoituksenmukaisena. Menettely nopeuttaisi korvausten määräämistä ja maksamista sellaisissa tapauksissa, joissa voidaan luotettavasti todeta menetykset jo ensimmäisen toimituksen alkuvaiheissa ja jotka ovat riippumattomia rautatiehankkeen valmistumisesta. Tällaisia korvauksia olisivat ennen kaikkea kohteenkorvaukset.

Kun ensimmäinen toimitus lopetetaan, siitä annettaisiin valitusosoitus. Toimitusinsinöörin tulisi sitten viran puolesta jatkaa lunastusta toisessa ratatoimituksessa ilman, että asianosaisten tarvitsisi sitä erikseen hakea. Tässä toisessa toimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin kaikki lunastuksessa vielä avoinna olevat kysymykset. Siitä riippumatta, että lunastuksen ensimmäinen toimitus on saanut lainvoiman, käsiteltäisiin toisessa toimituksessa myös ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen sen toimituksen kohteeseen tulleet muutokset, kuten jos rautatien rakentamisen yhteydessä lunastettu alue on supistunut tai laajentunut. Näistä asioista ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

**53 §. Tilusjärjestely.** Rautatien rakentaminen aiheuttaa usein tilusten pirstoutumista, mikä vaikeuttaa niiden käyttämistä tehok-

kaasti ja tuottavalla tavalla. Kiinteistöjaotuksesta johtuen tilusten pirstoutumista ei voida ratahankkeissa välttää. Tämän vuoksi on tarpeen antaa säännöksiä tilusjärjestelyistä.

Pykälän 1 momentin mukaan ratatoimituksessa tulisi viran puolesta selvittää tilusjärjestelyjen tarpeellisuus. Jos ratatoimituksen ajankohtana olisi vireillä kiinteistönmuodostamislain 67 §:n 4 momentin mukainen uusjakotoimitus, käsiteltäisiin tilusjärjestelyasiat tuossa uusjakotoimituksessa, johon sovellettaisiin paitsi kiinteistönmuodostamislain säännöksiä myös lunastuslain 82 §:ää ja ehdotettavan lain 54—57 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilusjärjestelytoimenpiteistä. Ensisijaisena toimenpiteenä olisi tilusvaihdon suorittaminen. Ellei tilusvaihtoa voida sopivasti suorittaa, tulisi toissijaisesti kysymykseen alueen siirtäminen toisesta kiinteistöstä toiseen rahakorvausta vastaan. Rahakorvauksen tulisi olla täysi korvaus saadusta tilusalasta lunastuslain korvausperusteiden mukaan.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin kiinteistönmuodostamislain tilusvaihtoa ja alueen siirtämistä koskeviin 59, 65 ja 66 §:ään, jotka olisivat voimassa, jollei ehdotetun lain säännöksistä muuta johdu.

**54 §. Tilusjärjestelyn edellytykset.** Pykälässä säädettäisiin tilusjärjestelyjen erityisistä ja yleisistä edellytyksistä. Pykälän 1 momentissa esitettäisiin tapaukset, jolloin tilusjärjestely ratatoimituksessa voitaisiin suorittaa. Selkeyden vuoksi tapaukset esitettäisiin neljänä eri kohtana. Momentin 1 kohdassa olisi kysymys tyypillisestä tapauksesta, jossa tilusjärjestely harkitaan tarpeelliseksi rautatien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen vuoksi. Momentin 2 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, jos rautatie tai tasoristeyksen poistaminen on katkaissut kulkuyhteyden kiinteistöllä ja tilusjärjestelyllä voitaisiin poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka aiheutuisivat uuden kulkuyhteyden rakentamisesta. Momentin 3 kohdan mukaan tilusjärjestely olisi mahdollista, jos tilusvaihto tai alueen liittäminen kiinteistöön olisi erityisen tärkeää kyseisen kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi kuten rakentamismahdollisuuden turvaamiseksi tapauksissa, joissa kiinteistö rajoittuu rautatiehen tai kiinteistöön muuten ulottuvat kiinteistön käyttämistä rajoittavat suoja- ja näkemäaluemääräykset.

Momentin 4 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, jos talousyksikön jokin osa on rautatien rakentamisen tai tasoristeyksen poistamisen johdosta jäänyt erilleen eikä sen omistaja enää voisi käyttää sitä hyödykseen tarkoituksenmukaisella tavalla. Tällainen alue voitaisiin siirtää johonkin toiseen kiinteistöön, jos se siihen liitettynä palvelisi tämän kiinteistön käyttöä. Edellytyksenä tällaiselle menettelylle olisi lisäksi, että kyseinen siirrettävä alue olisi arvoltaan vähäinen sekä luovuttajan että vastaanottajan kannalta.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin tilusjärjestelyjen suorittamisen lisäedellytykset. Momentin 1 kohdan mukaan edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan tilusjärjestelylle olisi, että tilusjärjestelyllä saataisiin aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen. Tämä osoittaisi tilusjärjestelyjen palvelevan myös julkisia kiinteistöjärjestelmän selkeystarpeita. Momentin 2 kohdan mukaan kaikkien tilusjärjestelyjen yleisenä edellytyksenä olisi perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVK 3/2005 vp) mukaisesti, ettei niistä aiheudu kenellekään sanottavaa haittaa. Tällaista haittaa ei saisi aiheutua järjestelyn piiriin kuuluvien kiinteistön omistajille eikä muillekaan kuten vuokramiehelle tai naapurille. Tilusjärjestelyillä ei saisi myöskään vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista. Tästä säädettäisiin momentin 3 kohdassa.

Tilusjärjestelyillä pyritään rautatien aiheuttamien haitallisten seurausten poistamiseen tai vähentämiseen ja kiinteistöjen käyttökelpoisuuden lisäämiseen sekä kiinteistöjaotuksen parantamiseen. Sen vuoksi ehdotetaan, että tilusjärjestelyjä voitaisiin ratatoimituksessa suorittaa ilman asianomaisen kiinteistön omistajan suostumusta. Tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön arvo vakuutena ei yleensä alene, tai jos poikkeuksellisesti niin tapahtuisi, aleneminen olisi hyvin vähäinen. Siksi tilusjärjestelyjen edellytyksenä ei ole myöskään kiinteistöön kohdistuvan panttioikeuden tai erityisen oikeuden haltijan suostumus. Panttisaamisten ja erityisten oikeuksien järjestelyistä säädetään kiinteistönmuodostamislain 65 §:ssä.

**55 §. Tilusjärjestelyjen korvaukset.** Tilusjärjestelyjä suoritettaessa alueiden arvot luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta voivat erota toisistaan. Jokin alue voi olla luovuttajan kannalta peltoa, mutta vastaanottavan kiinteistön omistajan kannalta

metsämaata, jonka arvo on peltomaata alhaisempi. Koska tilusjärjestely johtuu rautatien rakentamisesta, tulisi radanpitäjä lunastajana ratatoimituksessa velvoittaa maksamaan tällaisissa tapauksissa alueiden arvon aiheuttama erotus, jollei 69 §:n 2 momentista muuta johdu. Asiasta säädettäisiin tässä pykälässä.

**56 §. Tilusjärjestelysopimukset.** Tarpeellisen joustavuuden turvaamiseksi tilusjärjestelyasioissa ehdotetaan, että ratatoimituksessa voitaisiin suorittaa muissakin kuin edellä 54 §:n 1 momentin mukaisissa tapauksissa kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä, jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sellaisesta sopivat. Tällaisilla sopimusperusteisillä tilusjärjestelyillä ei saisi kuitenkaan aiheuttaa kenellekään merkittävää haittaa eikä niillä saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista.

**57 §. Lunastuksen laajentaminen.** Jos tilusjärjestelyillä ei voida poistaa tai olennaisesti vähentää ratakankkeen kiinteistölle aiheutuvaa huomattavaa haittaa, tulee radanpitäjän korvata haitta. Ellei kiinteistönomistaja halua haitankorvausta, hän voi vaatia ratatoimituksessa radanpitäjää lunastamaan kiinteistön tai sen osan. Lunastaminen voisi tulla kysymykseen, kun kiinteistö tai sen osa, kuten erillinen palsta tulisi ratakankkeen johdosta käytökelvottomaksi nykyiseen tarkoitukseensa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin radanpitäjän lunastusoikeudesta. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ja kohtuuttomien haitankorvausten välttämiseksi radanpitäjällä olisi oikeus lunastaa sellainen rautatien eristämä kiinteistö tai kiinteistön osa, jolle olisi tehtävä tieyhteys taikka kulkemisen vaikeutumisesta tuleva haitankorvaus olisivat huomattavat verrattuna alueen arvoon.

Pykälän 3 momentin mukaan muodostettaviin 1 ja 2 momentin perusteella lunastettavista alueista radanpitäjän omistukseen tulevia lunastusyksiköitä. Momentissa viitattaisiin lunastuslain 49 a §:ään, jossa on tarkempia säännöksiä lunastusyksiköiden muodostamisesta.

**58 §. Lunastuksen laajentaminen asema-kaava-alueella.** Kun radanpitäjä lunastaa rautatiealuetta maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella rautatien liikennealueeksi osoitetulta alueelta, olisi radanpitäjä velvollinen kiinteistön omistajan ratatoimituksessa sitä vaatiessa lunastamaan kiinteistön tai sen osan kaavan mukaisen lii-

kennealueen rajaan saakka. Kiinteistön omistajan ei siten tarvitse hyväksyä, että kiinteistöä lunastetaan vain osa kaavaan merkitystä rautatiealueesta. Sama oikeus olisi myös radanpitäjällä.

Lunastusyksikön muodostamisesta olisi voimassa, mitä 47 §:n 3 momentissa säädetään eli kiinteistöistä tai sen osasta muodostettaisiin rautatiealueesta erillinen lunastusyksikkö.

Pykälän 2 momentin mukaan vireillä oleva asemakaavan muutos tai maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä oleva alueen lunastaminen voisi vaikuttaa 1 momentin mukaiseen lunastusoikeuteen tai velvollisuuteen, jolloin lunastamisesta ei saisi päättää ratatoimituksessa ennen kuin asemakaavan muutos olisi lainvoimaisesti ratkaistu tai alueen lunastamista koskeva asia olisi lakannut olemasta maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä. Tarvittaessa, jos asemakaavan muutosta tai maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä olevaa alueen lunastamista saataisiin hoidettua riittävän nopeasti loppuun, asia voitaisiin erottaa eri toimituksessa käsiteltäväksi.

**59 §. Yksityisten teiden järjestelyt.** Ratasuunnitelmassa osoitetaan teitä sekä tieoikeuksia koskevat järjestelyt. Radanpitäjä vastaisi rautatiealueen rakentamisesta taikka taksoristeyksiin liittyvistä määräyksistä tai kielloista aiheutuvasta yksityisten teiden rakentamisesta ja luovuttamisesta ne käyttäjilleen niiden valmistuttua, kun luovuttaminen on tien ja rautatiealueen rakentamisen kannalta tarkoituksenmukaista. Ratatoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin nämä yksityistieksymykset ja muutkin yksityisistä teistä annetun lain mukaan tietotoimituksessa ratkaistavat asiat, kuten ketkä ovat tien osakkaita ja miten tienpitovelvollisuus jaetaan osakkaiden kesken.

Pykälän 2 momentin mukaan ratatoimitus voitaisiin radanpitäjän pyynnöstä laajentaa yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:n mukaiseksi alueelliseksi tietotoimitukseksi, jolloin yksityisiä teitä voidaan järjestellä laajemmalti kuin mitä ratasuunnitelmassa on esitetty. Alueelliseen tietotoimitukseen sovellettaisiin sitä koskevia yksityisistä teistä annetun lain säännöksiä, joiden lisäksi ehdotetun lain 62 §:n taksoristeyksen poistamista tai siirtämistä koskeva korvaus ratkaistaisiin tällaisessa toimituksessa. Siihen sovellettaisiin myös lunastuslain 82 §:n edunvalvontaa ja

oikeusapua koskevia säännöksiä.

Asemakaava-alueella kadut rakennettaisiin asemakaavan ja katusuunnitelman mukaisesti.

**60 §. Korvaussopimukset.** Tässä pykälässä kuitenkin varataan radanpitäjälle oikeus sopia rautatiealueen lunastukseen liittyvästä korvauksesta maanomistajan kanssa. Sopimukseen johtava neuvottelu aloitettaisiin radanpitäjän aloitteesta. Ratatoimitusmenettelyn joustavuuden säilyttämiseksi sekä nopean sopimuskorvausmenettelyn varmistamiseksi ehdotetaan, että asianosaisten korvaussopimuksia ei tarvitsisi alistaa lunastustoimikunnan vahvistettavaksi. Lisäksi pykälän 1 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka antaisi tehdyille sopimuksille pysyvyyden kiinteistön uutta omistajaa vastaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että rautatiealueesta, joka on tullut luovutuksella kuten kiinteistön kaupalla radanpitäjän omistukseen, muodostettaisiin lunastusyksikkö. Jos luovutus käsittää myös rautatiealueen ukopuolisia alueita, kuten voi tapahtua, jos radanpitoviranomainen ostaisi kokonaisen kiinteistön, säilyttäisivät nämä alueet entisen luonteensa ja olisivat siten myös lainhuudatusvelvollisuuden alaisia. Tilanteesta riippuen voitaisiin edellä mainittu lunastusyksikkö liittää radanpitäjän jo omistamaan tai muodostettavaan lunastusyksikköön. Lunastusyksikköjen määrän vähentämiseksi liittäminen olisi yleensä tarkoituksenmukaista. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta tai pysyttämisestä olisivat voimassa 59 §:n säännökset, joihin momentissa viitattaisiin.

Jos oikeuksien raukeamisesta aiheutuisi oikeuden haltijalle vahinkoa, siitä vastaisi radanpitäjä. Kiinnitysvelkojalle syntyvä vahinko selviäisi panttioikeutta realisoidessa. Jos vahingonkorvauksesta ei sovita, asia ratkaistaisiin ratatoimituksessa. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

**61 §. Korvaus suoja- ja näkemäalueista.** Edellä 37—39 §:ssä ehdotetaan rajoitettavaksi maanomistajan oikeutta rakentaa rautatien suoja- ja näkemäalueella. Kun näissä tapauksissa rakentaminen kielletään tai sitä rajoitetaan tärkeän yleisen edun kuten liikenne- tai junaturvallisuuden taikka rautatien rakenteiden ja järjestelmien turvaamisen vuoksi, siitä ei syntyisi korvausvelvollisuutta. Niissä tapauksissa, joissa suoja- tai näkemäaluerajoi-

tukset tulevat kiinteistöllä ensimmäisen keran voimaan, maanomistaja olisi kuitenkin oikeutettu korvaukseen 1 momentissa esitetyssä tapauksessa. Radanpitäjä olisi velvollinen korvaamaan vahingon, jos maanomistajalle on esimerkiksi suoja- tai näkemäalue-säännöksissä olevan rakennuskiellon vuoksi aiheutunut kustannuksia, jotka sittemmin osoittautuvat hyödyttömiksi. Haitta tulisi korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tapauksissa, joissa haitan voidaan arvioida olevan merkittävä, kuten jos rakentamismahdollisuus estyy tai huomattavasti vaikeutuu.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suoja- ja näkemäalueelta poistettavasta omaisuudesta kuten kasvillisuudesta on kiinteistön omistajalla oikeus saada radanpitäjältä korvaus samoin kuin omaisuutensa poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä 41 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa.

**62 §.** *Korvaus tasoristeyksen poistamisesta tai siirtämisestä.* Silloin kun kielletään käytämästä olemassa olevaa tasoristeystä, on samalla ratasuunnitelmassa osoitettava uusi kulkuyhteys. Kun tasoristeysten poistamiset ja niihin liittyvät tiejärjestelyt perustuvat tärkeään yleiseen etuun, tulee tällaisista uusista kulkujärjestelyistä aiheutuvaa haittaa sietää johonkin määrään korvauksetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että vain niissä tapauksissa, jolloin tasoristeyksen poistamisesta arvioidaisiin aiheutuvan merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiseksi, jolla on jo aikaisemmin ollut oikeus käyttää tasoristeystä, olisi maanomistaja oikeutettu saamaan radanpitäjältä korvausta haitastaan.

Oikeus tasoristeykseen selvitetäisiin toimituksessa, jossa käsitellään tasoristeyksen poistamista tai siirtämistä. Tällaisia toimituksia voisivat olla ainakin ratatoimitus ja yksityistietoimitus.

**63 §.** *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.* Pykälässä säädettäisiin maanomistajan oikeudesta saada korvaus tapauksissa, joissa radanpitäjällä on ehdotetun lain nojalla oikeus käyttää kiinteistöä tiettyyn tarkoitukseen. Tällaisesta käytöstä aiheutuva vahinko tai haitta tulee korvata. Pykälässä tarkoitettaisiin kiinteistöllä suoritettavaa tutkimustyötä, tilapäisen kulkutien järjestämistä toisen maalle ja tällaisen tien käyttämistä, kiireellisestä ratatyöstä aiheutuvaa haittaa tai vahinkoa.

**64 §.** *Ympäristövahinkojen korvaaminen.*

Pykälässä viitataan ympäristövahinkojen korvaamiseen sovellettavasta ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (734/1994) 12 §:ään. Kyseisessä pykälässä määrätään korvausvelvollisuudesta ja korvauksen määräämisen perusteista.

**65 §.** *Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus.* Ratatoimituksessa määrättäisiin korvaus lunastuslain 29 §:n mukaista täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Korvaus muodostuu kohteen- ja haitankorvauksesta sekä vahingonkorvauksesta. Korvaamisen määräämisen perusteet käyvät ilmi lunastuslaista, jonka säännösten sijaan tai niitä täydentäen annetaan ratalaissa erityisiä säännöksiä. Kun korvauskysymys on ratatoimituksessa käsitelty ja ratkaistu, se sisältää myös korvauskysymyksen lopullisen ratkaisun. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan riittävän joustavuuden turvaamiseksi, että jos rautatien rakentaminen aiheuttaa kiinteistölle muuta kuin tämän lain 5 luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla olisi oikeus saada siitä korvaus radanpitäjältä. Korvausvelvollisuuden yleisenä edellytyksenä olisi, että rautatien rakentaminen tai sen käyttäminen loukkaa jonkun oikeudellisesti suojattua asemaa, joka on sidoksissa kiinteistöön. Korvattavaa ei olisi jokamiehen oikeuteen perustuva virkistysarvojen menetäminen tai niiden huononeminen. Korvattavuuden yleisenä edellytyksenä on myös, että menetys on objektiivisesti todettavissa ja taloudellisesti arvioitavissa esimerkiksi kiinteistön arvonalennuksena.

Lisäksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että tällainen korvausasia käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin ratatoimituksessa, ellei siitä voitaisi sopia. Ehdotus kanavoisi kaikki tällaiset korvausasiat ratatoimitukseen, jota johtaa korvauskysymysten asiantuntija ja jonka laissa säädetty menettely täyttää oikeusturvan saamisen edellytykset. Ratatoimituksen päätökseen voitaisiin hakea muutosta maaoikeudelta.

Pykälän 2 momentin mukaan ratatoimitus voitaisiin pitää myös sellaisen ehdotetun lain mukaisen korvaus- tai lunastuskysymyksen ratkaisemiseksi, joka ei liity rautatien rakentamiseen tai rautatien käyttämiseen. Tämä koskisi erityisesti edellä 63 §:ssä tarkoitettuja tapauksia ja ympäristövahinkoja. Korvauskysymys voi olla sellainen, että siitä voidaan päättää vasta ratatoimituksen päätyttyä joko

niin, että se on todettu ratatoimituksessa, mutta ei ole siellä voitu vielä ratkaista tai korvausasia voi tulla esille vasta toimituksen päätyttyä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että 1 ja 2 momentissa tarkoitettua ratatoimitusta voisi hakea radanpitäjä tai korvausta vaativa.

**66 §. Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen.** Ratatoimituksessa alueiden ja oikeuksien haltuunotto on riippumaton korvausten määräämisestä. Haltuunottohetkellä radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ratasuunnitelmassa osoitettuun tarkoitukseen. Tämän vuoksi ratatoimituksessa lunastettava omaisuus olisi arvioitava sen laatusena ja sen arvoisena kuin se on ollut haltuunottohetkellä. Tätä hetkeä kutsutaisiin 1 momentin mukaan arvohetkeksi. Omaisuuden luovuttaja saisi lukea hyväkseen arvohetken jälkeisen yleisen hintatason nousun korvauksen määräämisen ajankohtaan.

Jos ennakkokorvausta on määrätty, on lopullisen korvauksen ja ennakkokorvauksen välinen erotus sovitettava yleisen hintatason nousua vastaavaksi. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

**67 §. Arvohetki erityisissä tapauksissa.** Koska 65 §:n mukaisissa ratatoimituksissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa eikä ennakkokorvauksia määrätä, ehdotetaan, että näissä tapauksissa arvohetki olisi toimituksen päättymisajankohta.

**68 §. Korvauksensaajan määrääminen.** Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, kenelle korvaus ratatoimituksessa määrättäisiin. Se tulisi määrätä sille, joka ennakkotai lopullisen korvauksen määräämishetkellä on lunastettavan omaisuuden omistaja tai jonka omaisuuteen, vaikka häneltä ei omaisuutta lunastetakaan, rautatietä koskevan hankkeen vaikutukset ulottuvat ja joka on tällä perusteella oikeutettu korvaukseen. Siirrettäessä omistusoikeus esimerkiksi kiinteistön kaupalla voivat ostaja ja myyjä sopia siitä, kummalle ratatoimituksessa määrättävä korvaus kuuluu. Jos sopimukseen haluttaisiin vedota, tulisi siihen vetoavan toimittaa siitä selvitys ratatoimitukseen.

**69 §. Korvausten maksaminen ja korko.** Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ratatoimituksessa radanpitäjän maksettavaksi määrättävät korvaukset tulisi maksaa kuuden prosentin vuotuisine korkoineen kolmen kuukauden kuluessa niiden määräämisestä.

Jos korvausta ei olisi tuohon eräpäivään mennessä maksettu, maksettaisiin eräpäivästä lukien maksamattomalle korvaukselle viivästytkorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentin korkokannan mukaan.

Ratatoimituksessa suoritettavien tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön omistaja, joka on saanut aluetta, joutuu maksamaan siitä korvauksen ja vastaavasti kiinteistön omistaja, joka on luovuttanut tilusjärjestelyssä aluetta, saa siitä korvauksen. Maksettavaksi määrättyjen tilusjärjestelykorvausten suorittamisen varmistamiseksi ja maksuliikenteen selkeyttämiseksi ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että tilusjärjestelyjen vuoksi maksettavaksi määrättyistä korvauksista huolehtii radanpitäjä. Se puolestaan perii vastaavan summan korvausvelvolliselta alueen saajalta ja kyseiset korvaukset otetaan huomioon lopullisissa radanpitäjän maksettavaksi määrättyissä suorituksissa. Tilusjärjestelyn johdosta määrättyihin korvauksiin sovellettaisiin koron laskemisen ja korvauksen maksamisen ajalta muutoin, mitä muuhinkin ratatoimituksessa määrättyihin korvauksiin.

Mainittu kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi 46 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua haltuunotosta lukien. Jos haltuunotto perustuu 46 §:n 3 momentin mukaiseen sopimukseen, korko laskettaisiin tässäkin tapauksessa alkavaksi haltuunotosta lukien, ellei toisin ole sovittu. Tapauksissa, joissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa 65 §:n mukaisissa tapauksissa, kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi kyseisen ratatoimituksen loppukokouksesta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrättyille korvaukselle koron laskemisajankohta laskettaisiin alueiden haltuunotoista ja toimituksessa määrättäisiin aina tilusjärjestelyn kohteena olleiden tilusten haltuunoton ajankohta. Koron laskemisen alkamisajankohdasta esitetyllä tavalla säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

**70 §. Riidanalaisen korvauksen maksaminen.** Pykälässä ehdotettaisiin, että radanpitäjän valittaessa ratatoimituksesta määrättyistä korvauksista ei riidanalaista osaa korvauksista tarvitsisi tallettaa lääninhallituksen tilille. Korvauksensaajalla olisi kuitenkin oikeus saada radanpitäjältä lainvoimaisen korvauksen ylittävä, riidanalainen osa korvauksesta. Edellytyksenä olisi, että korvauksensaaja luovuttaa radanpitäjälle vakuuden riidanala-

sesta osasta ja sille varojen nostopäivästä laskettavasta kuuden prosentin korosta. Väkuudeksi voidaan antaa vain radanpitäjä hyväksymä vakuus eli yleensä pankkitakaus.

**71 §. Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa.** Asianosaiset voivat joutua maksamaan radanpitäjälle korvausta edellä esitetyllä tavalla tilusjärjestelyjen yhteydessä, kun niissä määrättyjen korvausten suorittamisesta vastaisi radanpitäjä. Lisäksi kiinteistön omistajalle syntyvän hyödyn huomioon ottaminen voi poikkeuksellisesti johtaa siihen, että maksunsaajana on radanpitäjä. Tilusjärjestelyn johdosta tilusjärjestelyn kohteena olevan omaisuuden omistaja vaihtuu. Sen varalta, ettei asianosainen suorittaisi suosiolla radanpitäjälle hänen maksettavaksi määrättyä korvausta tai asianosainen ei luovuttaisi ratatoimituksessa tehdyn päätöksen mukaisesti sellaisen omaisuuden hallintaa, jonka omistus on vaihtunut tilusjärjestelyn seurauksena, pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös pakkotäytäntöönpanosta. Ehdotuksen mukaisesti pakkotäytäntöönpanoon sovellettaisiin korvausten ulosottamisesta ja virka-avusta annettuja kiinteistönmuodostamislain 288 §:n säännöksiä.

**72 §. Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin panttioikeuden haltijan oikeudesta saada korvausta, jos korvausta ei ole talletettu, korvaukseen oikeutettu on luopunut korvauksesta tai korvaus on sovittu ilmeisesti liian pieneksi ja panttioikeuden haltija on kokonaan tai osaksi menettänyt saamisensa edellä mainituista syistä johtuen.

Pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi korvauksen tallettamista koskeva erityissäännös, kun ratatoimituksessa lunastetaan kiinteistö kokonaan. Lunastuslain 49 §:n 1 momentin mukaan on tällaisissa tapauksissa kohteenkorvaus aina määrättävä tallettavaksi siitä riippumatta kohdistuuko kiinteistöön panttioikeuksia. Säännöksen tarkoituksena on ollut suojata kiinteistöön kohdistuvien sellaisten panttioikeuksien haltijoita, joiden oikeuden pysyvyyden edellytykseksi ei ollut asetettu kirjaamismenettelyä. Tällaisia ovat olleet lakisääteiset panttioikeudet ja maksamattoman kauppahinnan panttioikeus. Maakaaren voimaanpanosta annetun lain (541/1995) mukaan ovat lakisääteiset panttioikeudet kuitenkin rauenneet, ellei niitä ole kirjattu kolmen vuoden kuluessa maakaaren

voimaantulosta eli tammikuun 1 päivästä 1997 lukien. Maksamattoman kauppahinnan panttioikeus raukeaa, jollei sen perusteella haeta kiinnitystä kymmenen vuoden kuluessa maakaaren voimaantulosta. Koska kiinteistöön ei enää vuoden 2007 alusta lukien voi kohdistua mitään salaisia panttioikeuksia kiinnittämättömien maksamattoman kauppahinnan panttioikeuksien rautessa, ehdotetaan, että koko tilan lunastuksen kohteenkorvaus talletettaisiin vain niissä tapauksissa, jolloin kiinteistöön kohdistuu lainhuuto- ja kiinnitysrekisteriin merkitty panttioikeus. Tallettamiseen muutoin sovellettaisiin lunastuslain 49 §:n 2—4 momentin säännöksiä, joihin pykälässä viitattaisiin.

**73 §. Vähäiset korvaukset.** Korvausten maksamismenettelyn yksinkertaistamiseksi ehdotetaan, että jos ratatoimituksessa asianosaiselle maksettavaksi määrätty kokonaiskorvaus korkoineen ei ylitä 20 euroa, sitä ei tarvitse maksaa tai tallettaa. Asianosaisella tarkoitettaisiin tässä yhteydessä myös esimerkiksi kiinteistön yhteisomistajia tai yhteisen alueen omistajia siten, että mainittua 20 euron määrää ei arvioida kunkin osamistajan kannalta erikseen, vaan heidän muodostamansa kokonaisuuden kannalta.

**74 §. Korvauksettomat luovutukset.** Pykälän 1 momentissa esitettäisiin, että valtiolla ei olisi oikeutta ratalain mukaisiin korvauksiin. Valtion liikelaitokset olisivat ratatoimituksessa lähtökohtaisesti samassa asemassa kuin muutkin asianosaiset. Riittävän joustavuuden säilyttämiseksi valtioneuvostolla olisi kuitenkin valta erityisistä syistä yksittäistapauksissa päättää valtion korvausoikeudesta toisinkin.

**75 §. Ratatoimituksen kustannukset.** Pykälässä säädettäisiin ratatoimituksen kustannuksista. Kun ratatoimitus perustuu yleensä radanpitäjän hakemukseen tapauksissa, jotka liittyvät rautatien rakentamiseen, tulisi radanpitäjän vastata ratatoimituksen kustannuksista. Poikkeuksena tästä pääsäännöstä ehdotetaan, että 65 §:ssä tarkoitettussa ratatoimituksessa korvausta vaativa voitaisiin määrätä vastaamaan kokonaan tai osaksi toimituskustannuksista, jos vaatimus olisi tehty ilmeisen aiheettomasti. Se tulisi kysymykseen, jos vaatimukselta objektiivisesti arvioiden puuttuisi peruste. Korvausvaatimuksen hylkääminen ei kuitenkaan välttämättä merkitse, että se olisi tehty ilmeisen a-

heettomasti.

**76 §. Ratatoimituksen rekisteröinti.** Yhdenmukaisesti kiinteistönmuodostamislain 192 §:n 1 momentin kanssa ehdotetaan, että ratatoimitus voitaisiin rekisteröidä toimituksen saatua lainvoiman. Toimitus on lainvoimainen, kun toimitusta koskeva valitusajka on päättynyt tai, jos toimituksesta on valitettu, kun valitus on tuomioistuimen päätöksellä lopullisesti ratkaistu. Menettelymuotojen yksinkertaistamiseksi ehdotetaan 1 momentissa lunastuslain 53 §:stä poiketen, että toimituksessa määrättyjen korvausten suorittaminen ei olisi rekisteröimisen edellytyksenä eikä niiden suorittamisesta tarvitsisi muutenkaan ilmoittaa maanmittaustoimistolle.

Pykälän 2 momentissa mahdollistettaisiin ratatoimituksen osittaisrekisteröinti muutoksenhakutilanteissa. Tämä olisi mahdollinen ensinnäkin niiden kiinteistöjen osalta, joita muutoksenhaku ei koske. Lisäksi osittaisrekisteröinti olisi mahdollinen maaoikeuden puheenjohtajan luvalla, jos muutoksenhaku ei vaikuta kohteen vahvistamiseen eikä rekisterimerkintöihin.

**77 §. Muutoksenhaku ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin.** Muutoksenhakuun ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin sovellettaisiin lunastuslain 89—93 §:n säännöksiä, joihin tässä pykälässä viitattaisiin. Päätöksestä, jolla toimitusinsinööri on jakanut lunastuksen kahdeksi toimitukseksi 52 §:n 1 momentin perusteella, ei kuitenkaan saisi erikseen hakea muutosta.

## **6 luku. Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttaminen**

**78 §. Rautatien lakkauttaminen rautatietä rakennettaessa.** Pykälän 1 momentissa esitetäisiin, että rautatietä uuteen paikkaan rakennettaessa syrjään jäävä rautatie lakkautettaisiin ratasuunnitelmalla, jos vanhaa rataa ei ole ratasuunnitelmassa määrätty rautatieksi. Vaikka syrjään jäänyt rautatie lakkaisikin rautatienä, voitaisiin ratasuunnitelmassa määrätä, että entistä rautatiealuetta käytettäisiin muihin radanpidon tarkoituksiin kuten varasto- tai kuorma-alueena.

**79 §. Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä.** Pykälän 1 ja 2 momenteissa esitetäisiin muuhun kuin rakentamiseen liittyvän

rautatien lakkauttamisen edellytykset. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi lakkauttaa rautatien Ratahallintokeskuksen valmisteleman ratasuunnitelman pohjalta, jos 1 ja 2 momenteissa mainitut edellytykset täyttyvät.

Pykälän 1 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Ratahallintokeskuksen valmisteleman ratasuunnitelman perusteella jos momentissa esitetty neljä edellytystä täyttyvät.

Ensimmäisenä edellytyksenä olisi, että rautatietä enää käytettäisiin rautatieyrityksen harjoittamaan liikennöintiin, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihinkaan liikenteen tarpeisiin. Lakkauttamista valmisteltaessa on otettava huomioon liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan. Yhteyttä koskevat mahdolliset muut liikennesuunnitelmat on tarkistettava.

Toisena edellytyksenä olisi, ettei rautatielle ole odotettavissa edellisessä kohdassa mainittua käyttöä eli rautatielle ei olisi odotettavissa käyttöä rautatieyrityksen harjoittamaan liikennöintiin, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihinkaan liikennetarpeisiin. Tarkasteluajanjakson tulisi olla melko pitkä tämän kohdan harkintaa tehtäessä.

Kolmantena edellytyksenä olisi se, ettei rautatiellä olisi käyttöä myöskään yksityisraiteena. Ratahallintokeskuksen on selvittävä potentiaaliset yksityiset radanpitäjät kuten alueen kunnat samoin kuin liike- ja matkailuyritykset sekä vastaavat ennen lakkauttamista koskevan ratasuunnitelman lähettämistä.

Pykälän 1 momentin viimeisenä edellytyksenä olisi se, että ratasuunnitelmassa tehtyjen selvitysten perusteella voitaisiin todeta alueen olevan saavutettavissa vaihtoehtoisella tavalla ja alueen kuljetusmuodot olisi myös turvattu vaihtoehtoisella tavalla. Vaihtoehtoinen kuljetusmuoto on yleensä valtion ylläpitämä maantie.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Ratahallintokeskuksen valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liike nnöitävässä kunnossa tämän lain 29 tai 30 §:ssä tarkoitettulla tavalla ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetusmuodot on turvattu vaihtoehtoisella tavalla. Säännö k-



sessä olisi kysymys valtiontaloudellisesta priorisoinnista ja sen selvittämisestä, miten laajaa rataverkkoa valtion talousarviomäärärahoilla voidaan ylläpitää.

Lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa tulisi selvittää lakkauttamisen vaikutukset, kuten vaikutukset ympäristöön, liikumiseen ja kuljettamiseen sekä aluekehitykseen. Joissakin lakkauttamistapauksissa saattaa tulla kysymykseen viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) 5 §:n mukainen ympäristöarviointi. Lakkauttamista koskeva ratasuunnitelma laadittaisiin tämän lain vuorovaikutusta koskevien säännösten mukaisesti asianosaisia kuulleen. Asianomaisilta viranomaisilta pyydetäisiin lausunnot lakkauttamissuunnitelmasta.

Edellä vuorovaikutuksesta sanottu koskisi vaihetta, jossa Ratahallintokeskus valmistele lakkauttamista koskevaa ratasuunnitelmaa. Lakkauttamisen merkittävyyden vuoksi ja hallinnonalojen välisen koordinaation varmistamiseksi 3 momentissa ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi ennen päätöksentekoa kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakunnan liittoja ja kuntia. Tämä koskisi valmistelua tilanteissa, joissa rautatien lakkauttamispäätöstä vastustetaan alueellisin perustein.

**80 §. Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lakkauttamisen yhteydessä.** Jos lakkautettua rautatiealuetta voitaisiin käyttää muihin liikennetarpeisiin esimerkiksi tiepohjana, alue olisi mahdollista siirtää valtionhallinnon sisällä hallinnan siirtoin toiselle viranomaiselle. Säännöksessä kuvataan tilanteita, joissa rautatiealue ei jäisi valtion käyttöön. Pykälän 1 momentin mukaan Ratahallintokeskus luovuttaisi rautatiealueen liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen perusteella, ellei alueen säilyminen Ratahallintokeskuksen hallinnassa ole perusteltua. Perusteluna alueen säilyttämiselle voisi olla esimerkiksi se, että maakuntakaavassa alue olisi edelleen varattu rautatiealueeksi tai alueen säilyttämistä rautatiealueena voidaan perustella muulla vastaavalla tavalla. Rautatiealue luovutettaisiin siten kuin laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) on säädetty.

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotettaisiin, että rautatiealue, jolla on vähäinen arvo tai merkitys, voitaisiin siirtää korvauksetta

siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteen tai raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Rajaa saataisiin entisellä rautatiealueella käytäessä oikoa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöstä toiseen. Rautatien lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa olisi määrättävä lakkauttamisen ajankohta, josta lukien radanpitäjän omistusoikeus lakkaa. Rautatiealue siirtyisi kuitenkin kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan.

Pykälän 3 momentin mukaisesti lain 48 §:n 1 momentin mukainen käyttöoikeus raukeaisi, kun Ratahallintokeskus luopuisi lakkauteesta rautatiealueesta.

Pykälän 4 momentin mukaan ratasuunnitelmassa olisi määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

**81 §. Lakkautetun ja luovutettavan rautatiealueen rakenteet ja laitteet.** Pykälän mukaan Ratahallintokeskuksen olisi kahden vuoden kuluessa rautatien lakkauttamispäätöksen voimaantulosta lukien vietävä pois entiselle rautatiealueelle rakentamansa tai sinne sijoittamansa omaisuus. Muussa tapauksessa omaisuus siirtyisi sille, jolle lakkautettu rautatiealue siirtyy 80 §:n mukaan, jos Ratahallintokeskus ja luovutuksensaaja eivät ole toisin sopineet.

Ratasuunnitelmassa tulisi osoittaa, tarvittaisiinko aluetta tiealueeksi tai muuhun ennalta tiedossa olevaan tarkoitukseen. Lisäksi Ratahallintokeskuksen tulisi kuvata ratasuunnitelmassa, onko alueella erityistä hoitoa vaativia johtoja, rakenteita ja laitteita. Liikenne- ja viestintäministeriön tekemän lakkauttamispäätöksen jälkeisistä luovuttamiseen liittyvistä toimenpiteistä huolehtii ja sopimukset valmistele Ratahallintokeskus. Ratahallintokeskuksen on jätettävä alue sellaiseksi, ettei sen käyttö ratasuunnitelmassa määrättyyn käyttötarkoitukseen vaikeudu.

Pykälässä säädettäisiin myös entisen rautatiealueen ennallistamisesta. Jos lakkautettava rautatietä ei tarvita tiealueeksi tai museorautatieksi, tulisi radanpitäjän huolehtia kustannuksellaan lakkautetun rautatiealueen ennallistamisesta. Toimenpiteet tulisi osoittaa ratasuunnitelmassa ja toteuttaa kahden vuo-

den kuluessa lakkauttamispäätöksen voimaantulosta. Mitään raskaita toimenpiteitä ei tässä yhteydessä edellytetäisi. Rautatiealueen muuttaminen sellaiseen tilaan, että esimerkiksi puusto voisi siinä luontaisesti lähteä kasvamaan, olisi riittävä toimenpide. Joissakin tapauksissa radanpitäjä voi olla velvollinen huolehtimaan maaperän puhdistamisesta ennen alueen luovuttamista.

**82 §. Lakkautettua rautatiealuetta koskevat menettelyt.** Pykälässä säädettäisiin entistä rautatiealuetta koskevista kiinteistönmuodostamistoimenpiteistä. Jos alue jää radanpidon tarpeisiin, ei mitään kiinteistönmuodostamistoimenpiteitä tarvita. Jos alue luovutetaan valtion kiinteistövarallisuutta koskevien säännösten nojalla, huolehtii luovutuksensaaja lohkomisen tai muun kiinteistötoimituksen hakemisesta.

Jotta tarvittavat kiinteistöoikeudelliset ja rekisteritekniset toimenpiteet tulisivat 80 §:n 2 momentissa mainituissa tilanteissa suorituiksi, radanpitäjän olisi haettava ratatoimitusta 44 §:n mukaisesti. Kiinteistöjärjestelmän ja radanpidon selkeyden kannalta olisi ratatoimitusta haettava ensi tilassa ratasuunnitelman tultua hyväksytyksi. Asiasta säädettäisiin pykälän 1 momentissa.

Ratatoimituksessa todettaisiin luovutettu rautatiealue ja sen pinta-ala. Alue merkittäisiin toimituskarttaan ja tarvittaessa myös maastoon. Asiaa koskeva säännös on pykälän 2 momentissa.

Kunnan omistukseen tullut alue muodostettaisiin kiinteistöksi tai liitettäisiin kunnan omistamaan kiinteistöön noudattamalla soveltuvin osin kiinteistönmuodostamislain 41 §:n säännöstä rekisteriyksikköön kuulumattomasta erillisestä alueesta. Asiasta säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

**83 §. Liitännäisalueen lakkauttaminen.** Pykälän 1 momentin mukaan liitännäisalueen lakkauttamisesta päättäisi radanpitäjä todettuaan, ettei aluetta enää tarvita radanpitoon. Menettelystä olisi soveltuvin osin voimassa, mitä ratasuunnitelmasta säädetään. Koska liitännäisalueen lakkauttamisella on vain poikkeuksellisesti alueen ulkopuolelle ulottuvia vaikutuksia asianosaisten piirin rajoituksissa alueen omistajiin, kuuleminen ja muu menettely voisi tapahtua normaalia ratasuunnitelmamenettelyä yksinkertaisemmalla tavalla. Lakkauttamispäätökseen olisi mahdollista hakea muutosta. Liitännäisalueen lakkautta-

misen yhteydessä lakkaisi samalla siihen kohdistunut käyttöoikeus. Lakkauttamisen jälkeen radanpitäjän tulee hakea viipymättä ratatoimitusta 67 §:n 1 momentin mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liitännäisalueen lakkauttamisen aiheuttaman hyödyn korvaamisesta radanpitäjälle. Edellytyksenä olisi, että hyötyä ei ole pidettävä vähäisenä. Hyödyn korvaaminen voisi tulla kysymykseen esimerkiksi lakkauttaessa kiviainesalueena toiminut liitännäisalue, jolla olisi vielä maanomistajan hyödynnettävissä olevaa kiviainesta. Jos korvauksesta ei sovi, asia ratkaistaisiin ratatoimituksessa.

Mitä 1 ja 2 momenteissa säädettäisiin liitännäisalueista, sovellettaisiin myös sellaiseen tämän lain mukaiseen liitännäisalueeseen verrattavaan alueeseen, johon radanpitäjä on lunastamalla saanut käyttöoikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

**84 §. Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen.** Pykälässä säädettäisiin pantti- tai erityisen oikeuden raukeamisesta alueella, joka on tämän luvun nojalla siirtynyt toiseen kiinteistöön. Jos kiinteistöön, johon kuulunut alue on tämän luvun nojalla siirtynyt toiseen kiinteistöön, kohdistuu pantti- tai erityinen oikeus, raukeaisi sanottu oikeus siirtyneen alueen osalta. Jos oikeuden raukeamisesta aiheutuisi sen haltijalle vahinkoa, olisi tällä oikeus saada radanpitäjältä siitä korvaus. Tällöin olisi soveltuvin kohdin noudatettava, mitä 5 luvussa säädetään.

**85 §. Suoja- ja näkemäaluemerkintöjen poistaminen.** Edellä 51 §:n mukaan rautatien suoja- ja näkemäalueita koskevat maankäytön rajoitukset tulisi merkitä kiinteistörekisteriin. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden vuoksi ehdotetaan, että tarpeettomat merkinnät poistettaisiin kiinteistörekisteristä entistä rautatiealuetta koskevassa ratatoimituksessa viran puolesta taikka Ratahallintokeskuksen hakemuksesta niissä tapauksissa, joissa ratatoimitusta ei pidetä.

## 7 luku. Erinäiset säännökset

**86 §. Rangaistukset.** Pykälässä säädettäisiin ratalain vastaisista teoista rangaistukset. Jos joku rikkoisi 17, 31—33 tai 40 §:n nojalla annettua kieltoa tai määräystä taikka toimisi niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien

ehtojen vastaisesti taikka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta menettelisi 21 §:n 2 momentissa taikka 37—39 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti, olisi tuomittava ratalain rikkomisesta sakkoon, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta.

**87 §. Hallinnolliset pakkotoimet.** Ehdotetun lain kiellot ja muut määräykset annetaan yleensä liikenneturvallisuuden vuoksi tai radanpidon mahdollistamiseksi. Tämän vuoksi on tärkeää, että sääntöjen ja määräyksien noudattamisen turvaamiseksi olisi mahdollisuus käyttää pakkokeinoja. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että lääninhallituksella olisi toimivalta antaa määräyksiä sitä vastaan, joka rikkoo ehdotetun lain säännöksiä tai säännösten perusteella annettuja määräyksiä. Jotta lääninhallituksen määräyksillä olisi tarkoitettu vaikutus, voisi lääninhallitus määrätä uhkasakon tai teettämisuhan. Näihin sovellettaisiin uhkasakkolakia, johon momentissa viitattaisiin.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että Ratahallintokeskuksella olisi oikeus eräissä tapauksissa omin toimin oikaista luvaton toimenpide. Koska oikaisulla yleensä puututtaisiin toisen omaisuuteen, olisi se mahdollinen ensiksikin tietyissä kiireellisissä erityistapauksissa, jolloin liikennettä uhkaa välitön vaara ja jolloin vaaran välttämiseksi nopeat toimenpiteet olisivat tarpeen. Lisäksi Ratahallintokeskuksella olisi valta oikaista rautatiealueeseen kohdistunut luvaton toimenpide, vaikka siitä ei aiheutuisikaan välitöntä vaaraa liikenteelle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin poliisilta saatavasta virka-apusta. Se tulisi kysymykseen ennen kaikkea 2 momentin tarkoitamissa kiireellistä toimintaa vaativissa tilanteissa, joissa on kyse liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran torjumisesta ja rautatiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta. Toiseksi virka-apu olisi mahdollinen, jos estetään suorittamasta 9 §:ssä tarkoitettuja tutkimustöitä toisen maalla. Poliisin virka-apusta on voimassa muutoin mitä poliisilaissa (493/1995) säädetään.

**88 §. Kustannusten periminen.** Pykälässä säädettäisiin maksujen perimisestä. Jos radanpitäjällä olisi tämän lain mukaan oikeus toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, radanpitäjä voisi periä kustannukset suoritusvelvolliselta. Kustannukset perittä-

siin siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa (367/1961) on säädetty.

**89 §. Tasoristeyksen ja siihen liittyvän tien sekä siltojen kunnossapito.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin radanpitäjän velvollisuudesta pitää kunnossa tien ja rautatien tasoristeys sen kannen leveydeltä. Tienpitäjä vastaisi tien talvikunnossapidosta.

Pykälän 2 momentin mukaan radanpitäjä asettaisi ja pitäisi kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkit ellei kustannusvastuusta toisin sovi. Uutta tietä rautatiealueelle rakennettaessa tienpitäjä tekisi kustannuksellaan varoituslaitteet ja tasoristeysmerkit. Tienpitäjä asettaisi ja pitäisi kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoitavat liikennemerkit. Samassa momentissa käsitellään myös sellaista tilannetta, jossa uusi tie rakennetaan radan poikki. Tienpitäjän väylänsä liikenteenohjauksesta vastaavana olisi huolehdittava rakennettavan väylän varteen sijoitettavista liikennemerkkien asettamisesta ja kunnossapidosta.

Pykälän 3 momentissa käsitellään eri tasossa olevien siltojen ja eri väylänpitäjien yhteisten siltojen kunnossapidosta. Ylempänä olevan sillan omistaja vastaisi kunnossapidosta, elleivät osapuolet toisin sovi. Tien ja rautatien risteyssiltojen sekä yhteisten siltojen kunnossapidosta huolehdittaisiin siten kuin tienpitoviranomainen ja radanpitäjä sopivat.

Tässä pykälässä risteyksistä ja silloista sanottu koskee 3 §:n 11 kohdan perusteella Tiehallinnon ylläpitämiä maanteitä, yksityisteitä ja kuntien ylläpitämiä katuja. Selkeyden vuoksi pykälän 4 momentissa on maininta siitä, että tienpitäjistä sanottu koskee myös kadunpitäjänä toimivaa kuntaa.

**90 §. Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti.** Pykälässä säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten ja eräiden muiden päätösten tiedoksi antamisesta. Pykälän 1 momentissa olisi perussäännös yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksen sekä yleis- ja ratasuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskevan päätöksen tiedoksi antamisesta ja tiedoksisaannista. Mainitut päätökset olisi annettava yleisesti tiedoksi. Tässä tarkoituksessa tulisi radanpitäjän toimittaa päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat siihen kuntaan, jonka aluetta rautatie-

hanke koskee ja useamman kunnan ollessa kysymyksessä jokaiseen kuntaan. Kunnan puolestaan tulisi ilmoittaa päätöksen ja sen perusteena olevien asiakirjojen nähtävillä asettamisesta kuntalain 64 §:n mukaisesti. Päätös ja asiakirjat tulisi pitää nähtävänä kuulutuksen julkipanoajan. Radanpitäjä vastaisi kuuluttamiskustannuksista. Yhdenmukaisesti maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 5 momentin kanssa ehdotetaan, että kyseisen päätöksen katsotaan tulleen tiedoksi ja hallintolainkäyttölain 22 §:n valitusajan alkavan, kun päätös on asetettu yleisesti nähtävälle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaihtoehtoisesti 1 momentin menettelyn kanssa, että merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin antaa tiedoksi hallintolaisa säädettyä todisteellista tiedoksiantomenettelyä noudattaen. Vähäisyys tässä yhteydessä tarkoittaisi sitä, että ratasuunnitelmassa tarkoitettujen rautatiehankkeen vaikutukset rajoittuisivat vain niihin kiinteistöihin, jotka luovuttaisivat alueita tietarkoituksiin ja näidenkin lukumäärä olisi niin vähäinen, että todisteellinen tiedoksianto saantitodistusta vastaan tai asiakirjan luovuttaminen tiedoksiannon vastaanottajalle olisi tarkoituksenmukaista. Momentissa viitattaisiin lisäksi informaatiotarkoituksessa sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettuun lakiin (13/2003).

**91 §. Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.** Ennen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä on asianosaisille ja muillekin, joiden oloihin suunnitelu ratahanke saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus muistutusten tekemiseen suunnitelmasta. Muistutusten tekijöiden oikeusaseman kannalta on tärkeää, että he saavat tiedon, onko heidän muistutuksensa otettu huomioon. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi ilmoitettava muistutuksen tehneille, jos heidän osoitteensa on tiedossa. Ilmoittaminen tapahtuu parhaiten toimittamalla heille postitse jäljennös hyväksymispäätöksestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin suunnitelmien hyväksymispäätösten ilmoittamisesta viranomaisille. Hyväksymispäätöksestä olisi ilmoitettava asianomaiselle kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle. Tiedottaminen muille viranomaiselle riippuisi siitä, olisiko suunnitelman tarkoi-

tamalla rautatiehankkeella vaikutusta viranomaisen toimialaan.

**92 §. Muutoksenhaku.** Pykälän 1 momentissa ehdotettaisiin, että hallintolainkäyttölakia sovellettaisiin haettaessa muutosta ehdotetun lain nojalla tehtyihin päätöksiin. Rata-toimituksessa tehtyihin päätöksiin haettaisiin muutosta maa- ja metsätalouden ministeriön päätökseltä, minkä vuoksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin 77 §:ään. Radanpitäjän 17, 40 tai 41 §:n mukaisesta päätöksestä voisi valittaa siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys tai kiinteistö sijaitsee. Muuten hallinto-oikeuden toimivalta määräytyisi hallintolainkäyttölain 12 §:n mukaan.

Pykälän 2 momentin mukaan kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla olisi valitusoikeus sellaisen yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuisivat kunnan alueelle ja mainittujen viranomaisten toimialueelle. Säännös täydentäisi hallintolainkäyttölain 6 §:n 2 momenttia.

Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Oikeuskäytännössä yhteisöjen valitusoikeuteen on suhtauduttu pidäytyvästi. Oikeustilan selventämiseksi ja perustuslaissa turvatun osallistumisoikeuden täysimääräiseksi toteuttamiseksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että valitukseen oikeutetuiksi tulisivat erilaiset yhteisöt ja säätiöt niiden toimialaa erityisesti rajaamatta. Valitusoikeus koskisi vain rekisteröityjä paikallisia tai alueellisia yhteisöjä ja säätiöitä. Niillä olisi oikeus hakea valittamalla muutosta sellaisesta yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä, jonka vaikutukset ulottuisivat yhteisön tai säätiön toimialueelle. Toimiala ja toimialue määräytyisivät yhteisön tai säätiön säännöissä. Ehdotus olisi yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 191 §:n 2 momentin sekä maantielain 105 §:n 3 momentin kanssa.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan, että yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavista yleis- ja ratasuunnitelmista tehdyt valitukset tulisi käsitellä hallinto-oikeuksissa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa kiireellisinä. Säännös olisi yhdenmukainen maankäyttö- ja rakennuslain 188 §:n 2 momentin kanssa, jonka mukaan asuntorakentamisen kannalta

tai muutoin merkittäväksi katsottavaa asema-kaavaa koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä. Samoin päätös olisi yhdenmukainen maantielain 10 §:n 4 momentin kanssa. Rautatiehankkeiden tarkoituksena on kehittää liikenneolosuhteita, jotta rautatie tyydyttäisi entistä paremmin liikkumis- ja kuljetustarpeita, vähentäisi liikenteen ympäristöhaittoja ja parantaisi liikenneturvallisuutta. Rautatiehankkeen toteutumisen lykkäytyminen aiheuttaa yhteiskunnalle liikkumis- ja kuljetuskustannusten lisääntymistä sekä menetyksiä henkilö- ja esinevahinkoina. Rautatiehankkeille talousarviossa osoitettu tai EU-rahoitus vaarantuu, jos hankkeen toteuttaminen viivästyy ja rakentamiskustannukset lisääntyvät hintatason nousun johdosta. Kustannuksia saattaa lisätä myös se, että viivästymisen vuoksi rakennustyöhön voidaan ryhtyä suhdanteiden kannalta epäedulliseen aikaan. Tämän vuoksi tulisi yhteiskunnallisesti merkittävistä yleis- ja ratasuunnitelmista tehty valitukset voida käsitellä kiireellisinä. Suunnitelmat koskisivat ainakin niitä rautatiehankkeita, joita liikenne- ja viestintäministeriön kulloisessakin toiminta- ja taloussuunnitelmassa ehdotetaan rataverkon kehittämisinvestoinneiksi ja jotka valtion talousarviossa nimettäisiin erikseen joko rataverkon kehittämishankkeiksi tai jotka muuten talousarviossa mainittaisiin erikseen.

**93 §. Muutoksenhaun rajoitukset.** Pykälässä säädettäisiin yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksiä koskevasta muutoksenhaun rajoituksista. Pykälässä ehdotetaan, että yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ei saisi valittaa siltä osin kuin rautatien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa. Asianosaiset ovat voineet kaavaa laadittaessa ja hyväksyttäessä käyttää maankäyttö- ja rakennuslain oikeussuojakeinoja valvoessaan etujaan ja oikeuksiaan esimerkiksi kaavassa tarkoitettujen rautatien sijaintia koskevassa asiassa tai sen teknisten ratkaisujen osalta. Kun nämä ratkaisut ovat sitten kaavassa saaneet lainvoiman ja kun yleissuunnitelmaa eikä ratasuunnitelmaa saa hyväksyä 10 §:n nojalla vastoin pykälässä mainittua kaavaa, ei ole perusteita sille, että samat kaavassa jo ratkaistut asiat voitaisiin saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi valittamalla tätä tarkoittavasta yleissuunnitelman tai ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä.

Vastaavasti pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saisi hakea muutosta silloin, kun rautatien sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

**94 §. Päätösten välitön täytäntöönpano.** Hallintolainkäyttölain 31 §:n mukaan päätöstä, johon saa hakea muutosta valittamalla, ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman. Kun rautatiehankkeita pitäisi voida käynnistää nopeasti rahoituksen varmistuttua, ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätös tai yleis- ja ratasuunnitelman voimaoloajan pidentämistä koskeva päätös voitaisiin panna täytäntöön, vaikka siitä olisi valitettu. Yleissuunnitelman osalta sanottu merkitsisi lähinnä sitä, että yleissuunnitelman tarkoittama ratasuunnitelma voitaisiin laatia, vaikka yleissuunnitelma ei olisi lainvoimainen. Ratasuunnitelman osalta ratatoimitus voitaisiin panna vireille ja tarvittavat alueet ottaa haltuun, vaikka ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä olisi valitettu. Valitusta käsittelevä tuomioistuin voi kuitenkin hallintolainkäyttölain 32 §:n perusteella määrätä täytäntöönpanosta joko kieltämällä päätöksen täytäntöönpanon, määrätä sen keskeytettäväksi tai antaa muun täytäntöönpanoa koskevan määräyksen.

Muista ehdotetun lain mukaisista päätöksistä tehty valitus lykkäisi niiden täytäntöönpanon, kunnes valitus on tullut lopullisesti ratkaistuksi. Poikkeuksena ehdotetaan pykälän 2 momentissa, että radanpitäjä voisi antaessaan päätöksen, joka koskee 41 §:n 2 momentin tarkoittamaa kasvillisuuden, rakennusten ja rakennelmien poistamista, siirtämistä tai muuttamista, määrätä päätöksen pantavaksi välittömästi täytäntöön. Tällaiselle päätökselle tulisi olla sen poikkeuksellisesta luonteesta johtuen erityisiä perusteita kuten välitön vaara liikenneturvallisuudelle.

**95 §. Kuuluttaminen.** Ehdotetun lain 22 ja 90 §:ssä säädetään kuuluttamismenettelystä. Muissakin tapauksissa, kuten 9 §:n 2 momentin mukaisesta yleis- ja ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta sekä 42 §:ssä tarkoitettua kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta on kuuluttettava kuulutusmenettelyä kuitenkin määrittelemättä. Tämän vuoksi ehdotetaan, että pykälässä määrättäisiin kuulutusmenettelystä, milloin siitä ei ole

erikseen säädetty. Pykälä vastaisi sisällöltään ympäristönsuojelulain (86/2000) 38 §:n 1 momenttia.

**96 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivallasta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä mainituista asioista.

Pykälän 2 momentin mukaan maanmittauslaitoksen keskushallinto antaisi ratatoimituksen suorittamiseksi ohjeita ja määräyksiä. Säännös vastaisi sanamuodoltaan kiinteistönmuodostamislain 291 §:n 2 momenttia.

## **8 luku Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

**97 §. Voimaantulo.** Pykälään on otettu taanomainen voimaantulosäännös. Lain voimaantuloa käsitellään kohdassa 3.

Lunastuslain voimaantulosäännöksiin liittyvän 104 §:n 1 momentissa säädettiin, että ennen vuoden 1978 alkua haetuissa ja pakkolunastuslain nojalla toimeenpannuista lunastuksista johtuviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin on sovellettava aikaisemmin voimassa olleita säännöksiä. Pakkolunastuslain aikana suoritetuissa pakkolunastustoimituksissa silloiselle radanpitäjälle eli Valtionrautateille asetettiin usein velvollisuus rata-alueiden ääntämisestä. Nämä velvollisuudet jäivät voimaan, kun lunastuslaki tuli voimaan vuoden 1978 alussa. Valtion Rautateille radanpitäjänä kuuluneet oikeudet ja velvollisuudet ovat siirtyneet Ratahallintokeskukselle. Koska ääntämisvelvollisuuksilla ei ole merkitystä nykyaikaisen maanviljelyksen kannalta, velvollisuudet ehdotetaan kumottaviksi. Radanpitäjä aittaa rata-alueet joka tapauksessa niillä paikoilla, joilla ääntämistä pidetään tarpeellisena tai tarkoituksenmukaisena.

Koska Ratahallintokeskukselle on tulossa uusia radanpidon viranomaistehtäviä, se voisi ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin jo ennen lain voimaantuloa.

**98 §. Lunastusmenettelyä koskevat siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa lunastustoimituksissa sovellettaisiin tätä lakia niihin kysymyksiin, jotka otettaisiin toimituksissa käsiteltäviksi tämän lain

voimaantulon jälkeen. Jos lunastustoimituksessa, joka tämän lain tullessa voimaan muuttuu ilman eri määräystä ratatoimitukseksi, on tehty sitovia päätöksiä nykyisen lain perusteella, ne jäisivät voimaan.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa rautatie on perustettu 48 §:n 1 momentissa tarkoitettulle alueelle, tulee ratatoimituksessa käsitellä ja ratkaista käyttöoikeuden perustaminen. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

**99 §. Suunnitelmia koskevat siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 momentissa oleva säännös koskee hankkeita, joita koskevat suunnitelmat ovat valmiina tai joita koskevien suunnitelmien teko on ehditty aloittaa lain tullessa voimaan. Tällöin lain voimaantulussa keskenäisiin tai hyväksytyihin suunnitelmiin ei sovellettaisi tämän lain säännöksiä.

Nykyisen lainsäädännön nojalla valmistettuja suunnitelmia voitaisiin kuitenkin käyttää vain rajoitetun ajan tämän lain voimaantulosta. Pykälän 2 momentissa olevan säännöksen mukaan hankkeeseen sovellettaisiin tämän lain säännöksiä, jos ratatyötä ei ole aloitettu viiden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriö voi hyväksyä ratasuunnittelun pohjaksi 2 momentissa tarkoitetun määräajan jälkeenkin sellaisen lain voimaan tullessa valmisteltavana olleen yleissuunnitelman, joka sisällöltään ja vaikutusten arvioinneiltaan täyttää tämän lain vaatimukset. Säännöksen avulla välttyttäisiin tarpeettomalta hallinnolliselta työltä.

### **1.2. Laki eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

**2§. Soveltamisala.** Kaukoliikenteen rautatien rakentaminen on yksi niistä toiminnoista, joita koskevaan päätöksentekoon sovelletaan yleisön osallistumista koskevia Århusin sopimuksen määräyksiä. Yhdistysten ja järjestöjen muutoksenhakuoikeus on nykyisin järjestetty poikkeuslailla. Ratalain voimaan tullessa kaukoliikenteen rautatietä koskeva kohta voidaan poistaa lain soveltamisalasta.

Teknisistä syistä 2 § joudutaan muutta-

maan kokonaan.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti ratalain kanssa.

### 1.3. Laki maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta

**126 §. Toimenpidelupa.** Rautatiesiltojen, mastojen tai melusteiden rakentamiseen tarvitaan nykyisin maankäyttö- ja rakennuslain mukainen toimenpidelupa. Tällaiset rakennelmat esitettäisiin tulevaisuudessa ratasuunnitelmassa. Päällekkäisten valvontajärjestelmien välttämiseksi ehdotetaan, että lupa ei olisi tarpeen silloin kun toimenpide perustuu ratalain mukaiseen hyväksytyyn ratasuunnitelmaan. Asiasta säädettäisiin pykälän 3 momentissa, jossa yleisistä teistä annettua lakia nykyisin koskeva viittaus korjattaisiin maantielakia koskevaksi.

**127 §. Rakennuksen purkamislupa.** Jos hyväksytyssä ratasuunnitelmassa edellytetään rakennuksen poistamista, ei erillistä purkamislupaa enää tarvittaisi edellä 126 §:n perusteluissa mainituista syistä. Säännöksen 2 momentissa olevaan luetteloon lisättäisiin ratalain mukainen hyväksytty ratasuunnitelma samalla kun yleisistä teistä annettua lakia koskeva maininta muutettaisiin maantielakia koskevaksi.

**128 §. Maisematyölupa.** Koska hyväksytyssä ratasuunnitelmassa esitettäisiin tarpeelliset ratatyöt, ei erillisen maisematyöluvan vaatimiselle olisi enää perusteita edellä 126 §:ssä mainituista syistä. Säännöksen 3 momenttiin lisättäisiin maininta ratalain mukaisesta hyväksytystä ratasuunnitelmasta samalla kun yleisistä teistä annettua lakia koskeva maininta muutettaisiin maantielakia koskevaksi.

### 1.4. Laki kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n muuttamisesta

Rautatien rakentaminen on yksi niistä tilanteista, joiden yhteydessä lunastus voi tulla kysymykseen lunastuslain nojalla. Koska rautatien rakentamisesta ja siinä yhteydessä tapahtuvasta vuorovaikutuksesta on erilliset säännökset ratalaissa, voidaan rautatien rakentamista koskevan lunastuksen yhteydessä noudatettavaa kuulemismenettelyä koskeva maininta poistaa lunastuslaista.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ratalain 96 §:n 1 momentin ja lakiin sisältyvien, valtioneuvoston asetuksella säätämistä koskevien yksilöityjen säännösten nojalla annettaisiin ratoja koskeva valtioneuvoston asetus.

## 3. Voimaantulo

Ehdotus lisää radanpitoviranomaisen toimivaltaa ja tuo uusia tehtäviä radanpitäjälle. Myös ratatoimitus olisi erilainen kuin nykyinen rautatietä koskeva lunastustoimitus. Näistä aiheutuu koulutus-, asiakirjojen laatimis- ja tietojärjestelmien uusimistarvetta. Tämän vuoksi ehdotetaan, että laki tulisi voimaan puolen vuoden tai vuoden kuluttua sen hyväksymisestä ja vahvistamisesta.

## 4. Säätämisjärjestys

Omistusoikeus

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen täytyä korvausta vastaan säädetään lailla. Lunastuslainsäädännön tarve on Suomessa aikoinaan syntynyt nimenomaan rautateiden rakentamisen myötä. Pian Suomen ensimmäisen radan rakentamisen jälkeen säädettiin vuonna 1864 annetussa asetuksessa maanomistajan velvollisuudesta ”palkintoa vastaan antaa maata yleiseen tarpeeseen”. Tämän asetuksen korvasi vuodelta 1898 oleva pakkolunastuslaki, jonka nojalla rautatiealueet hankittiin 1970-luvun loppupuolelle saakka. Vuodesta 1978 alkaen rautatiealueet on hankittu lunastuslain nojalla. Radanpitäjä on hankkinut alueet pääsääntöisesti omistukseensa. Rautatietarpeet ovat perustuslaissa ja lunastuslainsäädännössä tarkoitettuja ja tunnustettuja yleisiä tarpeita.

Lunastuksen edellytyksenä on yleisen tarpeen lisäksi täysi korvaus. Rautatiealueeksi lunastetuista alueista on tähänkin saakka määrätty radanpitäjän maksettavaksi täysi korvaus. Lunastustoimitus ehdotetaan nyt muutettavaksi ratatoimitukseksi, jossa lunastuslaissa tarkoitettu täyden korvauksen periaate säilyy. Vakiintunut korvauskäytäntö säilyisi ennallaan, ja sääntely vastaisi perustus-

lain vaatimuksia.

Ehdotetun lain 53—56 §:ssä on säännökset tilusjärjestelyjen suorittamisesta. Tilusjärjestelytoimenpiteitä olisivat tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Perustuslakivaliokunta on maantilaista antamassaan lausunnossa (PeVL 3/2005 vp) katsonut, että ”maantietoimitukseen sisältyviä tilusjärjestelyjä mukaan lukien alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen voidaan pitää osana lunastuskokonaisuutta, joka täyttää välillisesti yleisen tarpeen vaatimuksen.” Vastaavasti myös ratatoimitukseen sisältyvät tilusjärjestelyt täyttävät siis välillisesti yleisen tarpeen vaatimukset. Perustuslakivaliokunnan em. lausunnon mukaan tilusjärjestelyn edellytyksenä on oltava muun muassa, että tilusjärjestelyn suorittamisesta ei aiheudu kenellekään sanottavaa haittaa. Ratalain 54 §:n 2 momentin 2 kohta on muotoiltu vastaavalla tavalla kuin perustuslakivaliokunta edellytti maantielain kohdalla.

Alueiden hankkimista ja korvauksia koskeva ratalain 5 luku täyttää perustuslain vaatimukset.

Esityksen 73 §:ssä ehdotetaan, että lunastustoimituksen samalle asianosaiselle määräämiä alle 20 euron korvauksia ei tarvitsisi maksaa eikä tallettaa. Koska ainakin pienimpien alle 20 euron suuristen korvauksien maksaminen aiheuttaa sekä saajan että maksajan kannalta joskus jopa enemmän kustannuksia kuin maksettava määrä, olisi tällaisten korvauksien maksamatta jättäminen perusteltua. Summan vähäisyydestä johtuen sääntelyn ei voitane katsoa loukkaavan omaisuuden suojaa. Maantielain 83 §:ssä ja yksityisistä teistä annetun asetuksen (1302/2001) 16 §:ssä on vastaavanlaiset vähäistä korvausta ja pienintä maksettavaa avustusta koskevat säännökset, joissa vähäisyyden rajana on 10 euroa. Myös veronkantoasetuksen (903/1978) 9 §:n 2 momentissa on vastaavanlainen säännös 5 euroa pienempien suoritusosalta. Ratalaissa vähäisyyden rajaksi on otettu 20 euroa, jotta summaa ei tarvitsisi korottaa rahan arvon mahdollisesti myöhemmin muuttuessa.

#### Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäris-

töstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Säännöstä pidetään lähinnä julistuksenomaisena, ja se saa tarkemman sisältönsä aineellisessa lainsäädännössä. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon.

Rautateiden rakentaminen ja rautateillä liikennöinti vaikuttavat ympäristöön. Lakiehdotuksen 5 §:n 1 momentin mukaan rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on kiinnitettävä huomiota luonnonvarojen sääteliääseen käyttöön ja siihen, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi. Rautatien suunnittelussa on arvioitava hankkeen vaikutukset ympäristöön ja tehtävä tarvittavat suojaustoimet. Rautatien kunnossapidossa tulee ottaa huomioon ympäristönäkökohdat. Radanpitoviranomaiset kantavat edellä esitetyllä tavalla vastuun ympäristöstä, ja ehdotus täyttää perustuslain vaatimukset tässäkin suhteessa.

Radansuunnittelu perustuu avoimuuteen ja vuorovaikutukseen. Rautatien suunnitteluun liittyvissä asioissa vaikuttamismahdollisuudet on nyt ensimmäisen kerran kirjattu lain tasolle. Ehdotuksen 22 §:n mukaan kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma vaikuttaa, on varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua mielipiteensä asiasta. Tällä asianosaispiirillä on oikeus tehdä suunnitelmaa vastaan muistutuksia.

#### Oikeusturva

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Ehdotuksen mukaan asianosaisilla ja muillakin, kuten ehdotuksen 92 §:n 3 momentissa tarkoitetuilla rekisteröidyillä paikallisilla tai alueellisilla yhteisöillä ja säätiöillä toimialaansa kuuluvissa asioissa on oikeus saattaa yleis- tai ratasuunnitelman hyväksy-



mispäätös valitusteitse hallinto-oikeuden ja viime kädessä korkeimman hallinto-oikeuden tutkittavaksi. Ehdotetun lain 92 §:n 1 momentin perusteella muihinkin päätöksiin voidaan hakea muutosta hallintolainkäyttölaissa säädetyllä tavalla. Ratatoimituksen asianosaisina voivat olla kiinteistön omistajat ja muut, joiden etua tai oikeutta toimitus koskee. Ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin tyytymä-

tön voi valittaa maa- ja valitusluvan saatuaan korkeimpaan oikeuteen.

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että ratalaki voidaan säätää tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

## 1.

**RATALAKI**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

## 1 luku

**Yleiset säännökset**

## 1 §

*Lain tarkoitus*

Tämän lain tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää.

Lisäksi lain tarkoituksena on turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieliikenneratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa.

## 2 §

*Soveltamisala*

Tässä laissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpi-

täjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta radanpitoon liittyvissä asioissa sekä yksityisraiteista 2 momentissa säädetyllä tavalla.

Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteeseen kuuluvalla yleiseltä liikenteeltä eristetyllä satama-, varasto-, tehdas- tai muulla vastaavalla alueella. Tällaisella alueella rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja kunnossapidettava siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti eikä rautatie aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle.

Yksityisraiteisiin ei sovelleta tämän lain 31—34 §:ää. Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

## 3 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rautaa sekä rautatiealuetta ja sillä olevia rakennuksia, rakennelmia ja laitteita, joita tarvitaan liikenteen hoitamiseksi ja turvaamiseksi

sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten;

2) *rautatiealueella* aluetta, joka tarvitaan rataa, rata-aluetta, rakennuksia ja laitteita sekä liikenteen hoitamista sekä kaikkea näihin liittyvää toimintaa varten, ja tarpeellisia rautatieliikenteen palvelualueita;

3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;

4) *näkemäalueella* tasoristeyksessä aluetta, jolta on esteetön näkyvyys radalle;

5) *liitäntäalueella* radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen ottopaikkaa, läjityspaikkaa tai radanpidossa tarpeelliselle laitteistolle varattua aluetta;

6) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, joka perustetaan edistämään radan turvallista käyttöä;

7) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä olemassa olevan rautatien parantamista;

8) *rakentamisella* uuden rautatien rakentamista ja olemassa olevan rautatien parantamista;

9) *rataverkolla* Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevia valtion omistamia rautateitä;

10) *yksityisraiteella* muuta kuin valtion omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa rautatietä, jolla on liityntä rataverkkoon;

11) *tiellä* yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) tarkoitettuja yksityisiä teitä sekä muita yksityisiä teitä, maantielaissa (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja; sekä

12) *kiinteistöllä* myös määräalaa ja kiinteistöjen yhteistä aluetta.

#### 4 §

##### *Rautateiden luokitus*

Rautateiden runkoverkko koostuu 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 henkilö- ja tavara-

liikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon.

#### 5 §

##### *Rataverkon kehittäminen ja kunnossapito*

Rataverkon tulee tarjota yhteydet turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri alueiden välillä ottaen huomioon väestön sekä eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Huomiota on kiinnitettävä luonnonvarojen säästeliääseen käyttöön ja siihen, että rataverkon ja rautatieliikenteen ympäristölle aiheuttamat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Rataverkkoa kehitettäessä ja pidettäessä kunnossa on kiinnitettävä huomiota siihen, että rautatiet osana koko liikennejärjestelmää edistävät valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden toteuttamista ja alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista.

#### 6 §

##### *Rautatien rakentaminen*

Rautateitä rakennetaan liikenteen tai turvallisuuden edellyttämän yleisen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi tai maankäytön sitä edellyttäessä. Rautatietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Uusi rautatie voidaan rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei täytä enää liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.

Rautatie on rakennettava siten, että rautatien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rautatien rakentamisessa on erityisesti otettava huomioon junaliikenteen ja muun liikenteen turvallisuus, radan liikenteellinen ja tekninen toimivuus, alueen nykyinen ja suunnit-

teltu maankäyttö sekä ympäristönäkökohdat.

Eri väestöryhmien tarpeisiin ja esteettö-  
mään liikkumiseen on mahdollisuuksien mu-  
kaan kiinnitettävä huomiota rautatien raken-  
tamisen yhteydessä.

## 7 §

### *Ratahallintokeskus, radanpitäjä ja radanpi- don kustannukset*

Ratahallintokeskus toimii radanpitoviran-  
omaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon  
radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion omistan-  
man rataverkon radanpidon kustannuksista.  
Muu taho voi osallistua valtion omistaman  
rataverkon radanpidon kustannuksiin Rata-  
hallintokeskuksen kanssa tehtävän sopimuk-  
sen nojalla, jos osallistumiseen on erityinen  
syy.

Yksityisraiteen radanpitäjänä toimii rauta-  
tien omistaja tai se, jonka hallinnassa rautatie  
on. Yksityisraiteen omistaja tai haltija vastaa  
yksityisraiteen radanpidon kustannuksista.

Rataverkkoa kunnossapidetään ja rakenne-  
taan sekä muista radanpitoon kuuluvista toi-  
mista huolehditaan valtion talousarviossa  
osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen  
sallimassa laajuudessa. Radanpidon  
muusta rahoituksesta säädetään erikseen.

## 2 luku

### **Rautatien suunnittelu**

## 8 §

### *Yleistä rautatien suunnittelusta*

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat kos-  
kevat rautateiden rakentamishankkeita siten  
kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii  
yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien ja  
alueellisten ympäristökeskusten sekä muiden  
viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perus-  
tuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, val-  
takunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin se-  
kä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mu-  
kaan perustua liikennejärjestelmän kehittä-  
mistä koskevaan suunnitteluun.

## 9 §

### *Tutkimusoikeus*

Kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleis-  
tai ratasuunnitelman laatimisen, sillä on oi-  
keus tehdä tutkimustöitä suunnittelualuee-  
seen kuuluvalla kiinteistöllä. Tässä tarkoituk-  
sessa saadaan tässä pykälässä tarkoitettu  
kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon mer-  
kitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus  
taikka muu valmistava toimenpide. Tutki-  
mustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua  
enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavut-  
tamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle  
tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeeton-  
ta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liit-  
tyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitet-  
tava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla  
sopivaksi katsottavalla tavalla 22 §:n 1 mo-  
mentissa mainituille henkilöille ja näillä on  
oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja lausua  
mielipiteensä asiasta.

## 10 §

### *Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käy- tön suunnittelu*

Rautatien rakentamista koskevan yleis-  
suunnitelman ja ratasuunnitelman tulee pe-  
rustua maankäyttö- ja rakennuslain mukai-  
seen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rau-  
tatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden  
käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laa-  
dittavana tai muutettavana oikeusvaikuttei-  
nen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin  
kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ra-  
tasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet  
sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otetta-  
va huomioon siten kuin maankäyttö- ja ra-  
kennuslaissa säädetään.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa sääde-  
tään, voidaan olemassa olevan rautatien ra-  
kentamista koskeva yleissuunnitelma ja rata-  
suunnitelma laatia, jos hankkeen luonne  
huomioon ottaen suunnitelman suhde muu-  
hun alueiden käyttöön voidaan riittävästi sel-  
vittää yhteistyössä liikenneviranomaisten,  
kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympä-  
ristökeskuksen kanssa.

Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin

maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta ja alueellinen ympäristökeskus sitä puoltavat. Ratasuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin oikeusvaikutteista kaavaa.

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaisissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

#### 11 §

##### *Yleissuunnitelma*

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka rautatiealueen sijainti ja sen vaikutukset ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä.

#### 12 §

##### *Yleissuunnitelman sisältö*

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehtoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatieliikenteen arvioidut vaikutukset kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakentamiseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

#### 13 §

##### *Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset*

Yleissuunnitelma on ohjeena ratasuunnitelmaa laadittaessa. Kun yleissuunnitelman hyväksymispäätös on annettu tiedoksi ja tullut lainvoimaiseksi, käsiteltäessä lupahakemusta rakennuksen rakentamiseksi on katsottava, ettei luvan myöntämisellä vaikeuteta

yleissuunnitelman toteuttamista. Jos rakennusluvan myöntämisen edellytykset muutoin ovat olemassa, lupa on myönnettävä, jos sen epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä radanpitäjä lunasta aluetta tai suorita haitasta korvausta (*ehdollinen rakentamisrajoitus*).

Rakentamisrajoitus on voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös on rauennut 26 §:n 1 tai 2 momentin nojalla.

#### 14 §

##### *Ratasuunnitelma*

Ennen rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä ratasuunnitelma.

Jos rautatien rakentamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen, ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

#### 15 §

##### *Ratasuunnitelman sisältö*

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen sijainti, käyttö eri tarkoituksiin, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut eritasoristeykset, tasoristeykset ja kulkuyhteydet. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai junaliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi.

Suunnitelmassa on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon maanomistusolot. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi radan suoja-alueet ja tasoristeysten näkemäalueet sekä se, varataanko aluetta radan myöhempää levenämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista.

Jos rautatie rakennetaan uuteen paikkaan ja vanha rautatie jää vanhan suunnan osalta edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ra-

tasuunnitelmassa.

### 16 §

#### *Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet*

Ratasuunnitelmassa osoitetaan liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhteydet.

Jos radan rakentamisen ajaksi on tarpeen perustaa oikeus maa-aineksen ottamiseen rajoitettuun määrään, työssä irrotettavien maa-ainesten läjittämiseen tai alueen käyttämiseen tilapäisenä kulkutienä, varasto- tai muuna sellaisena alueena taikka oikeus työssä tarvittavan yksityisen tien käyttöön tai tekemiseen, voidaan tämä osoittaa ratasuunnitelmassa.

### 17 §

#### *Tasoristeysten perustaminen*

Uuden pysyvän tasoristeyksen saa rakentaa vain muun rataverkon kuin runkoverkon vähäliikenteiselle osalle. Tasoristeyksen rakentamiseen on oltava radanpitäjän lupa. Runkoverkolla olevan tasoristeyksen paikkaa voidaan tasoristeysten poistamisen yhteydessä siirtää.

Lupa uuden tasoristeyksen rakentamiseen voidaan myöntää tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle, jos uuden tasoristeyksen rakentaminen on tarpeen kiinteistöjen välttämättömää kulkuyhteyttä varten ja tasoristeyksen turvallisuus varmistetaan turvalaittein tai muilla järjestelyillä.

Jos tasoristeyksen käyttö lisääntyy olennaisesti tai sen käyttötarkoitus muuttuu, tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on haettava lisäantuvään tai muuttuvaan käyttöön oikeutava radanpitäjän lupa.

Radanpitäjä voi liittää tasoristeyksen rakentamista tai uudenlaista käyttöä koskevaan lupaan rakentamista ja kunnossapitoa koskevia ehtoja.

Työnaikaiselle, tilapäiselle tasoristeykselle voidaan myöntää lupa, jos tasoristeyksestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Moottorikelkkareittiä tai muuta vastaavaa kulkuyhteyttä ei saa perustaa eikä maastoajoneuvoa kuljettaa rautatiealueella tai tasoristeyksessä ilman radanpitäjän lupaa. Lupa voidaan myöntää vain, jos maastoajoneuvon

käyttö ei vahingoita rataa tai rautatiealueen rakenteiden toimivuutta, häiritse radanpitoa eikä vaaranna liikenneturvallisuutta.

### 18 §

#### *Tasoristeysten poistaminen*

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja rautatieliikenteen tehostamiseksi voidaan ratasuunnitelmassa osoittaa tasoristeys poistettavaksi tai tasoristeyksiä järjesteltäviksi sekä osoittaa tasoristeykselle käyttörajoituksia tai tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Jos ratasuunnitelmassa osoitetaan tasoristeys poistettavaksi, on uuden kulkuyhteyden järjestäminen osoitettava ratasuunnitelmassa. Radanpitäjä tekee tarvittavan uuden tien ja tasoristeyksen tai hankkii oikeuden ennestään olevaan tiehen.

Radanpitäjä voi poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi osoitetun yksityisen tien tasoristeyksen, kun hyväksytty ja suunnitelman mukainen korvaava kulkuyhteys on järjestetty.

Radanpitäjä poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeyksen, kun hyväksytty korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpito päätös on tehty.

Jos olemassa olevasta yksityisen tien tasoristeyksestä aiheutuu välitöntä vaaraa junatai liikenneturvallisuudelle, voi radanpitäjä päätöksellään määrätä sen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeyksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle tai kiinteistön omistajalle. Radanpitäjän on päätöksen annettuaan haettava yksityistietoimitusta, jossa järjestetään tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet ja käsitellään korvauksia koskevat asiat.

### 19 §

#### *Laskuojat ratasuunnitelmassa*

Jos rautatiealueen kuivattamiseksi on tarpeen perustaa oikeus laskuojan pitämiseen toisen maalla tai oikeus johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, on tästä mainittava ratasuunnitelmassa, jossa on osoitettava laskuojaksi tarvittava alue. Laskuojasta on muutoin voimassa, mitä vesilaisissa (264/1961)

säädetään ojituksesta.

## 20 §

### *Ratasuunnitelma erityistapauksissa*

Ratasuunnitelma on laadittava ja hyväksyttävä, kun rautatie lakkautetaan muulloin kuin rautatiealueen rakentamisen yhteydessä.

Ratasuunnitelma voidaan laatia ja hyväksyä myös rautatieliikenteen palvelualueen tai liitännäisalueen perustamiseksi taikka tasoristeystä koskevana.

## 21 §

### *Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset*

Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen.

Kun hyväksytty ratasuunnitelma on annettu yleisesti tiedoksi, on rakennuksia rakennettaessa asemakaava-alueen ulkopuolella rautatien tarkoituksiin tarvittavalla alueella sekä 37 ja 38 §:ssä mainituilla alueilla vastaavasti noudatettava, mitä mainituissa pykälissä säädetään rakennuksen pitämisestä suoja- ja näkemäalueella.

## 22 §

### *Vuorovaikutus*

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työnteekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattava mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiassa.

Ennen suunnitelman hyväksymistä on 1 momentissa mainituille tahoille varattava tilaisuus muistutuksen tekemiseen suunnitelmasta. Tässä tarkoituksessa kunnan tulee pitää yleis- ja ratasuunnitelma yleisesti nähtävänä 30 päivän ajan. Muistutukset suunnitelmaa vastaan on toimitettava kunnalle ennen nähtävänä oloajan päättymistä. Kunnan tulee toimittaa lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät radanpitäjälle. Suunnitelman nähtäväksi aset-

tamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Ilmoitus on aina julkaistava vähintään yhdessä vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille ja haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja jotka on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanottonsa esitettyihin muistutuksiin niille muistutuksentekijöille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto niiltä alueellisilta ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoituu ja joiden alueella suunnitelman vaikutukset muutoin ilmenevät. Radanpitäjän tulee pyytää muulta viranomaiselta lausunto, jos se on päätösharkinnassa tarpeen.

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

Tarkemmat säännökset vuorovaikutusmenettelystä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

## 23 §

### *Menettely vähäisissä ratahankkeissa*

Milloin ratasuunnitelma koskee vähäistä rautatien rakentamista, joka ei sanottavasti muuta paikallisia liikenneolosuhteita ja jonka vaikutukset muutenkin ovat vähäiset, voidaan noudattaa yksinkertaisempaa menettelyä kuin 22 §:ssä säädetään. Jollei ratasuunnitelmaa aseteta yleisesti nähtäväksi, on rautatiealueeseen ulottuvan kiinteistön omistajalle tai haltijalle kuitenkin muulla tavalla varattava tilaisuus muistutusten tekemiseen ja kunnalta on pyydettävä asiasta lausunto.

Jos kyseessä on olemassa olevaa rautatietä koskeva vähäinen hanke, joka edellyttää ratasuunnitelman laatimista, voidaan 15 §:n mukaisista ratasuunnitelman sisältövaatimuksista poiketa tarkoituksenmukaisella tavalla. Ratasuunnitelmasta on aina käytävä ilmi rau-

tatiealueen sijainti ja suunnitelmaan sisältyvät rautatien rakenteet 15 §:ssä säädettyllä tavalla.

#### 24 §

##### *Ympäristövaikutusten arviointimenettely*

Jos ratakankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa tarkoitettua arviointimenettelyä, yleissuunnitelmaan on liitettävä kyseisen lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyvät tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, uutta selvitystä ei tarvitse tehdä.

Yleis- ja ratasuunnitelmasta on käytävä ilmi, miten 1 momentissa tarkoitettu arvio on otettu suunnitelmassa huomioon.

Jos ympäristövaikutukset on yleissuunnitelmaa laadittaessa arvioitu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaisesti, ei yleissuunnitelman mukaista ratasuunnitelmaa laadittaessa tarvitse tehdä uutta arviointia.

#### 25 §

##### *Suunnitelmien muuttaminen*

Jos hyväksyttyä yleis- tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään uudesta yleis- ja ratasuunnitelmasta. Hyväksyttyyn ratasuunnitelmaan voidaan kuitenkin tehdä edellä säädetyn estämättä sellaisia vaikutuksiltaan vähäisiä muutoksia, jotka radanpitäjä rakentamisen yhteydessä harkitsee tarpeellisiksi ja tarkoituksenmukaisiksi.

#### 26 §

##### *Suunnitelmien voimassaoloaika*

Ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Ratahallintokeskus voi pidentää

yleissuunnitelman voimassaoloaika enintään neljällä vuodella. Voimassaoloaika voidaan jatkaa vain, jos 10 ja 12 §:n edellytykset täyttyvät. Ratasuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 9 §:n 2 momentissa säädettyllä tavalla.

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

Ratasuunnitelma on hyväksyttävä neljän vuoden kuluessa sen laatimisen aloittamisesta.

Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos ratatyötä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Liikenne- ja viestintäministeriö voi pidentää ratasuunnitelman voimassaoloaika enintään neljällä vuodella. Ratatyö katsotaan alkaneeksi, kun rautatien tarkoituksiin tarvittava alue on otettu radanpitäjän haltuun 46 §:n mukaisesti.

#### 27 §

##### *Seuranta*

Ratahallintokeskuksen tulee järjestelmällisesti seurata, miten ratakankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia tulevien hankkeiden vaikutusarviointissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

#### 28 §

##### *Suunnitelmien hyväksyminen*

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyy rautatien lakkauttamista koskevat ratasuunnitelmat. Muut ratasuunnitelmat ja yleissuunnitelmat hyväksyy Ratahallintokeskus. Jos kunta, maakunnan liitto tai alueellinen ympäristökeskus on suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä Ratahallintokeskuksen kanssa, on asia siirrettävä liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Ratahallintokeskus voi erityisistä syistä muutoinkin siirtää suunnitelman liikenne- ja viestintäministeriön hyväksyttäväksi.



## 3 luku

**Rautatien kunnossapito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muut toimenpiteet**

## 29 §

*Kunnossapito*

Rautatie on pidettävä luokitustaan vastaavassa ja verkkoselostuksen mukaisessa sekä turvallisessa kunnossa. Kunnossapidon tason määräytymisessä otetaan huomioon liikenteen määrä ja laatu, radan liikenteellinen merkitys, alueen sijainti sekä säätila ja sen ennakoitavissa olevat muutokset sekä muut olosuhteet.

Rautatien kunnossapidossa on liikenteen toimivuuden sekä liikenne- ja junaturvallisuuden lisäksi otettava huomioon ympäristönäkökohdat.

## 30 §

*Rataosuuden rajoitettu kunnossapito*

Ratahallintokeskus voi erityisestä syystä päättää, että jotakin rataosuutta ei pidetä 29 §:ssä tarkoitetussa kunnossa.

## 31 §

*Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen*

Ratahallintokeskus voi määräajaksi kieltää liikenteen radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä, jos rata on sellaisessa kunnossa, ettei radalla voida turvallisesti liikennöidä tai jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen vuoksi taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt.

## 32 §

*Tilapäinen kulkutie*

Jos radan sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne radalla estyy, Ratahallintokeskuksella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie es-

teen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

## 33 §

*Kiireellinen ratatyö*

Jos radan sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta rautatie on vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi, on Ratahallintokeskuksella oikeus rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite, oja, rumpu tai pengeri. Ennen rakentamista on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, jos mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos 1 momentissa mainittu rakennelma, laite tai pengeri jää pysyvästi toisen maalle, tulee Ratahallintokeskuksen käynnistää viivytyksettä ratasuunnitelman laatiminen, jollei se ole 14 §:n 2 momentin perusteella tarpeellista.

## 34 §

*Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito*

Tienpitäjä tai kiinteistön omistaja on velvollinen tekemään tasoristeykseen liittyvän tienosan ja pitämään sen kunnossa Ratahallintokeskuksen ohjeiden mukaan sillä tavoin, ettei siitä ole vaaraa liikenteelle tai junaturvallisuudelle eikä haittaa radan kunnossapidolle.

Tienpitäjän tai kiinteistön omistajan on tehtävä tasoristeys kustannuksellaan.

Tienpitäjä tai kiinteistön omistaja on velvollinen poistamaan tai vähentämään tasoristeyksen merkittävästi lisääntyneestä tai muuttuneesta käytöstä liikenteelle aiheutuvan vaaran tai radanpidolle aiheutuvan haitan muuttamalla tietä tai tekemällä risteysjärjestelyjä Rautatieviraston määräyksissä edellytetyllä tavalla. Jos tienpitäjä tai kiinteistön omistaja laiminlyö velvollisuutensa, Ratahallintokeskus voi suorittaa tai teettää tässä momentissa tarkoitetut toimenpiteet tienpitäjän tai kiinteistön omistajan kustannuksella siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

## 35 §

*Ratatöiden vaikutus tasoristeyksiin*

Jos tie katkaistaan rautatien rakentamisen vuoksi, radanpitäjän on kustannuksellaan tehtävä ne työt ja toteutettava ne laitteet, jotka ovat tarpeen tien johtamiseksi rautatiealueen poikki.

Jos rautatien rakentamisen yhteydessä tasoristeyksen olosuhteet heikkenevät vaarantaen liikenneturvallisuuden tai muuttuvat Rautatieviraston määräysten vastaisiksi olennaisilta osiltaan, radanpitäjä on velvollinen korjaamaan tasoristeykseen liittyvän tien Rautatieviraston määräysten mukaiseksi tai entistä vastaavaksi taikka poistamaan tasoristeyksen.

## 36 §

*Rautatiealueella tehtävä muu työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle*

Rautatiealueella tehtävään muuhun kuin radanpitoon liittyvään työhön sekä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle on oltava radanpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä merkittävää haittaa radanpidolle, eikä työtä tai laitteiden sijoittamista voida muutoin järjestää tyydyttävästi ja kohtuullisin kustannuksin. Lupaan voidaan liittää vaaran tai haitan torjumiseksi tarpeellisia ehtoja.

Luvansaaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai merkittävää haittaa radanpidolle, on luvansaaja velvollinen kustannuksellaan tekemään radanpitäjän vaatimat muutokset tai siirtämään taikka poistamaan rakennelman tai laitteen.

Rautatiehen kohdistuvaan työhön sekä johtojen, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle sovelletaan tämän lain säännöksiä, ellei oikeudesta toimenpiteen suorittamiseen säädetä erikseen muussa laissa. Jos toimenpiteen suorittaminen perustuu muun lain nojalla annettuun viranomaisen päätökseen, on radanpitäjän ja toimenpiteen suorittajan sovittava toimenpiteen suoritta-

misajankohdasta ja toteutustavasta.

## 4 luku

**Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset**

## 37 §

*Suoja-alue*

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa suoja-alue. Suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle radan raiteen tai, jos raiteita on useampia, uloimman raiteen keskilinjasta, jollei suoja-alueita ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50 metriksi.

Radanpitäjällä on juna- ja liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta tai rajoittaa kasvillisuuden korkeutta. Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta siten, että muutos saattaisi vaarantaa rautatien turvallisuuden.

## 38 §

*Näkemäalue*

Ratasuunnitelmassa voidaan osoittaa näkemäalue. Radan ja muun tien kuin maantien tasoristeyksessä on rakennusten pitäminen kielletty suoja-alueen ulkopuolellakin sellaisella alueella, jolla näkemäalan vapaana pitäminen sitä rajoittavista esteistä on tarpeen liikenneturvallisuuden vuoksi.

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

Maantien ja rautatien tasoristeyksen näkemäalueesta säädetään maantielain 45 §:ssä.

## 39 §

*Rakennelmat ja laitteet rautatiealueen ulkopuolella*

Radan suoja- tai näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aita taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa juna- tai liikenneturvallisuus-

delle tai haittaa radanpidolle.

#### 40 §

##### *Poikkeukset kielloista*

Radanpitäjä voi myöntää poikkeuksen 37—39 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos liikenne- ja junaturvallisuus eivät vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

#### 41 §

##### *Poikkeukset rajoituksista*

Edellä 37—39 §:ssä olevia säännöksiä ei sovelleta, jos kasvillisuus on istutettu tai otettu erityiseen hoitoon taikka rakennus, varasto, aita tai muu rakennelma tai laite on tehty ennen kuin alueen käyttöoikeus oli joutunut mainituissa pykälissä säädettyjen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa tarkoitettu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, voi radanpitäjä määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitäjällä on oikeus suorittaa se kustannuksellaan.

Mitä 37—39 §:ssä sekä tämän pykälän 1 ja 2 momentissa säädetään, ei koske rakennuksen pitämistä asemakaava-alueella eikä sellaisen kasvillisuuden poistamista, jolla on ympäristön kannalta erityinen merkitys.

#### 42 §

##### *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely*

Ennen kuin radanpitäjä ryhtyy poistamaan 37 §:n 2 momentissa ja 38 §:n 2 momentissa tarkoitettua kasvillisuutta tai jälkimmäisessä lainkohdassa tarkoitettuja luonnonesteitä, siitä tulee ilmoittaa asianomaisen kiinteistön omistajalle tai haltijalle taikka kuuluttaa siitä hyvissä ajoin ennen toimenpiteeseen ryhtymistä. Kiinteistön omistaja tai haltija voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä radanpitäjän osoituksen mukaan.

## 5 luku

### **Alueiden hankkiminen ja korvaukset**

#### 43 §

##### *Ratatoimitus*

Radanpidon tarpeisiin tarvittavien alueiden ja oikeuksien lunastaminen sekä tasoristeyksiin liittyvien oikeuksien muuttaminen suositetaan ratatoimituksessa. Lunastamisessa ja tasoristeyksiin liittyvien oikeuksien muuttamisessa noudatetaan, mitä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetussa laissa (603/1977), jäljempänä lunastuslaki, säädetään, jollei tästä laista muuta johdu.

Ratatoimitus voidaan suorittaa ilman uskotuja miehiä, jos kukaan ratatoimituksen asianosaisista ei vaadi uskottujen miesten paikalla oloa eikä toimituksessa ole kysymys korvauksista.

Tasoristeysten lakkauttamista koskeva asia voidaan radanpitäjän hakemuksesta käsitellä myös yksityistietoimituksessa siten kuin yksityisistä teistä annetussa laissa säädetään.

#### 44 §

##### *Ratatoimituksen vireilletulo*

Radanpitäjällä on oikeus 21 §:n 1 momentin perusteella hakea ratatoimitusta, kun hyväksytty ratasuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 14 §:n 2 momentissa tarkoitun kirjallisen suostumuksen perusteella.

#### 45 §

##### *Asianosaiset ratatoimituksessa*

Ratatoimituksen asianosainen on toimituksen hakija ja muu henkilö, jonka oikeutta tai etua toimitus koskee.

Mitä tässä laissa säädetään haitan tai vahingon korvaamisesta kiinteistön omistajalle, koskee soveltuvin osin kiinteistöön kohdistuvan erityisen oikeuden haltijaa. Rautatien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuvasta haitasta tai vahingosta voidaan vaadittaessa määrätä korvaus lunastuslain 38 §:n estämättä.

## 46 §

*Haltuunotto*

Ratasuunnitelmassa osoitettu rautatiealue, tiealue ja muut radanpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunotokatselmuksessa määrättävänä ajankohtana. Ratasuunnitelmassa osoitetut tiealueet otetaan radanpitäjän haltuun siksi ajaksi, kunnes tie on tehty ja vastaanotettu. Haltuun otettaessa radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin kiinteistöön kohdistuvan muun oikeuden estämättä.

Jos haltuunotosta aiheutuu asunnon meretyks, toimeentulon huonontuminen elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutumisen vuoksi taikka muu lunastuslain 57 §:n 2 momentissa tarkoitettu seuraus, voi lunastustoimikunta asianosaisen vaatimuksesta määrätä, että haltuunotto siltä osin saa tapahtua aikaisintaan toimikunnan määräämän enintään kolmen kuukauden pituisen ajan kuluttua siitä, kun asianomaiselle määrätty ennakkokorvaus tai ensimmäisessä toimituksessa määrätty korvaus on maksettu.

Edellä 14 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa radan parantamisissa voi haltuunotto tapahtua suostumuksen perusteella. Haltuunoton jälkeen tulee radanpitäjän kuitenkin viipymättä hakea ratatoimitusta.

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

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

## 47 §

*Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen*

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde ratasuunnitelman tai 14 §:n 2 momentissa tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa Ratahallintokeskuksen osoituksen mukaan. Ratasuunnitelmasta voidaan vähäisessä määrin poiketa, jos siihen on erityinen syy.

Rautatiealueeksi vahvistettu alue siirtyy radanpitäjän omistukseen lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

Rautatiealueesta, joka on tullut radanpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö. Tällainen alue voidaan radanpitäjän suostumuksella liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Yksityisraiteen omistajalle muodostetaan muu kiinteistö.

## 48 §

*Käyttöoikeuden perustaminen*

Jos rautatiealue sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka radan ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan radanpitäjälle 47 §:n 2 momentissa tarkoitetun omistusoikeuden sijasta rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus siten kuin ratasuunnitelmassa määrätään. Jos rata sijoitetaan sellaisen lunastusyksikön alueelle, joka ei ole radanpitäjän omistuksessa ja jota edelleen käytetään siihen tarkoitukseen, jota varten se on lunastettu, perustetaan radanpitäjälle rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus.

Radanpitäjälle syntyy liitännäisalueeseen sen käyttötarkoitusta vastaava käyttöoikeus lunastuspäätöksen saatua lainvoiman.

## 49 §

*Oikeuksien raukeaminen*

Rautatiealueen siirtyessä radanpitäjän omistukseen taikka radanpitäjän saatua käyttöoikeuden raukeavat lunastettavaan rautatie-

alueeseen kohdistuvat kiinnitykset, käyttöoikeudet ja muut erityiset oikeudet.

Jos 1 momentissa tarkoitettujen oikeuksien raukeamisesta aiheutuu vahinkoa oikeuden haltijalle, radanpitäjän on se korvattava.

Ratatoimituksessa voidaan kuitenkin päättää tietyn käyttöoikeuden tai erityisen oikeuden pysyttämistä radanpitäjän suostumuksella edellyttäen, että oikeudesta ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisudelle tai haittaa radanpidolle eikä oikeuden pysyttäminen vaaranna kiinteistöjärjestelmän selkeyttä.

Tasoristeyksiin kohdistuvat oikeudet lakkaavat, kun tarpeellinen ja korvaava tieyhteys on järjestetty ja korvaavaa tieoikeutta koskeva toimitus on lainvoimainen.

#### 50 §

##### *Laskuojat*

Radanpitäjälle perustetaan rasiteoikeus ratasuunnitelmassa osoitettuun laskuoja-alueeseen.

Jos ratatoimituksessa ei sovita yhteisestä ojituksesta tai jos muutoin on erityisiä syitä, voidaan ojitusta koskeva asia siirtää käsiteltäväksi vesilaisissa tarkoitettussa ojitustoimituksessa, jossa voidaan tarvittaessa vähäisessä määrässä poiketa ratasuunnitelmassa osoitusta laskuojan paikasta.

Jos laskuojasta aiheutuu sen tekemisen jälkeen vahinkoa tai haittaa eikä korvauksista sovita, käsitellään asia vesilain mukaan.

#### 51 §

##### *Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen*

Jos kiinteistöön kohdistuu 37 ja 38 §:n mukaisia rautatiealueen ulkopuolisia käyttörajoituksia, ne on merkittävä toimituskartalle ja tarpeen mukaan maastoon. Rajoitus on merkittävä kiinteistörekisteriin.

#### 52 §

##### *Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena*

Sen lisäksi mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi radanpitäjän esityksestä jakaa toimitusmääräyksessä tar-

koitettua alueiden lunastusta tai tasoristeyttä koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri ratatoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

Jos lunastus tai tasoristeyksiasia 1 momentin mukaisesti käsitellään kahdessa eri toimituksessa, toimitusinsinööriin tulee ensimmäisen toimituksen lopettamisen jälkeen jatkaa lunastusta ilman eri hakemusta uudella toimituksella sitten kun se on asioiden käsittelemiseksi tarpeen. Ratkaisemattomien toimitusasioiden lisäksi käsitellään ja ratkaistaan tässä toimituksessa myös asiat, jotka koskevat aikaisemman toimituksen lopettamisen jälkeen lunastuksen kohteeseen tehtäviä muutoksia.

#### 53 §

##### *Tilusjärjestely*

Ratatoimituksessa on selvitetävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin ratatoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain (554/1995) 67 §:n 4 momentissa tarkoitettussa uusjakotoimituksessa, jos ratatoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjaossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislaisissa ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, soveltuvin osin tämän lain 54—57 §:n säännöksiä.

Tilusjärjestelytoimenpiteenä voidaan suorittaa tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai, jos sitä ei voida sopivasti toimittaa, alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Mitä tässä säädetään kiinteistöstä, koskee myös lakkautetun tai lakkautettavan rautatien aluetta tai sen osaa.

Tilusvaihdesta ja alueen siirtämisestä ratatoimituksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 54—56 §:stä muuta johdu.

#### 54 §

##### *Tilusjärjestelyn edellytykset*

Tilusjärjestely voidaan suorittaa, jos:

1) se on tarpeen rautatiealueen aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen korjaamiseksi;

2) sillä voidaan poistaa tai huomattavasti vähentää niitä kustannuksia tai korvauksia, jotka muutoin aiheutuisivat uuden kulkuyhteyden järjestämisestä rautatiealueen katkaiseman kulkuyhteyden sijaan tai tasoristeyksen poistamisesta;

3) tilusvaihto tai alueen siirtäminen lisäalueen antamiseksi rautatiealueeseen rajoittuvalle taikka suoja- tai näkemäalueella olevalle kiinteistölle tien rakentamisen taikka 37 tai 38 §:n mukaisen kiellon johdosta on erityisen tärkeää kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi; tai kka

4) se on tarpeen sellaisen arvoltaan vähäisen, rautatiealueen vuoksi erilleen jäävän alueen siirtämiseksi toiseen kiinteistöön, jota alueen omistaja ei voi käyttää tarkoituksenmukaisella tavalla hyväkseen, mutta jota voidaan käyttää toisen kiinteistön yhteydessä.

Tilusjärjestelyn suorittaminen edellyttää lisäksi, että:

1) sillä saadaan 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen;

2) siitä ei aiheudu kenellekään sanottavaa haittaa; ja

3) se ei vaikeuta asemakaavan toteuttamista.

Tilusjärjestelyn suorittamiseen ei vaadita kiinteistön omistajan eikä siihen kohdistuvan pantti- tai erityisen oikeuden haltijan suostumusta.

## 55 §

### *Tilusjärjestelyjen korvaukset*

Tilusjärjestelyssä arvioidaan kiinteistöistä toiseen siirtyvä alue erikseen luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta. Jos nämä arvot eroavat toisistaan, on erotus määrättävä radanpitäjän korvattavaksi, jollei 69 §:n 2 momentista muuta johdu.

## 56 §

### *Tilusjärjestelysopimukset*

Jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sopivat, voidaan ratatoimituksessa muissakin kuin 54 §:n 1 momentissa mainituissa tapa-

uksissa tehdä rautatiealueen rakentamisen johdosta muitakin tarpeellisia, kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä noudattaen, mitä 54 §:n 2 momentin 2 ja 3 kohdassa säädetään.

## 57 §

### *Lunastuksen laajentaminen*

Jos rautatiealueen aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen, tieoikeuksiin liittyvien muutosten taikka 37 tai 38 §:n mukaisen kiellon johdosta taikka muusta sellaisesta syystä aiheutuu huomattavaa haittaa kiinteistön tai sen osan käyttämiselle eikä haittaa voida poistaa tai olennaisesti vähentää tilusjärjestelyillä, kiinteistön omistajalla on oikeus vaatia, jos tämä ei halua saada korvausta haitastaan, että radanpitäjä lunastaa kiinteistön tai sen osan.

Radanpitäjällä on oikeus lunastaa kiinteistö tai sen osa, jos 1 momentissa tarkoitettu haittankorvaus taikka kustannukset uuden kulkuyhteyden järjestämisestä rautatiealueen katkaiseman kulkuyhteyden sijaan olisivat huomattavan suuret kiinteistön tai sen osan arvoon verrattuna.

Kiinteistöistä tai niiden osista, jotka lunastetaan 1 ja 2 momentin nojalla, voidaan muodostaa yksi tai useampi rautatiealueesta erillinen lunastusyksikkö noudattaen soveltuvin osin, mitä lunastuslain 49 a §:n 1 momentissa säädetään.

## 58 §

### *Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella*

Kun rautatietä rakennetaan maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n 4 momentin mukaisella rautatien liikennealueeksi osoitetulla alueella, radanpitäjä on velvollinen kiinteistön omistajan ratatoimituksessa sitä vaatiessa lunastamaan kiinteistön tai sen osan asemakaavan mukaisen liikennealueen rajaan saakka. Radanpitäjällä on myös oikeus lunastaa mairi-tunlainen kiinteistö tai sen osa alueen rajaan saakka. Lunastusyksikön muodostamisesta on voimassa, mitä 57 §:n 3 momentissa säädetään.

Jos asemakaavan muutos, joka voi vaikuttaa 1 momentin mukaiseen lunastusoikeuteen

tai -velvollisuuteen, on vireillä tai alueen lunastaminen on maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä, ei ratatoimituksessa saa päättää lunastamisesta ennen kuin asemakaavan muutos on lainvoimaisesti ratkaistu tai alueen lunastamista koskeva asia on lakannut olemasta maankäyttö- ja rakennuslain nojalla vireillä. Tarvittaessa asia voidaan erottaa eri toimituksessa käsiteltäväksi.

#### 59 §

##### *Yksityisten teiden järjestelyt*

Ratatoimituksessa on tehtävä sellaiset teitä ja tieoikeuksia koskevat järjestelyt, jotka ovat tarpeen rautatiealueen rakentamisen taikka tasoristeyksiin liittyvien määräysten tai kieltojen vuoksi. Toimituksessa käsitellään ja ratkaistaan myös muut yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietotoimituksessa käsiteltäväksi säädetyt asiat.

Yksityistieyhetydet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitetussa alueellisessa tietotoimituksessa, joka voidaan suorittaa radanpitäjän pyynnöstä ilman erillistä hakemusta ratatoimituksen vireillä ollessa. Tällöin alueellisessa tietotoimituksessa käsitellään myös 62 §:n mukaiset korvaukset ja alueelliseen tietotoimitukseen sovelletaan myös, mitä lunastuslain 82 §:ssä säädetään.

#### 60 §

##### *Korvaussopimukset*

Asianosaiset voivat sopia lunastuskorvauksista. Sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Korvausasia koskeva sopimus sitoo myös sitä, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön siirtyy.

Rautatiealueesta, joka on luovutuksella tullut radanpitäjän omistukseen, muodostetaan lunastusyksikkö. Tällainen alue voidaan liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön. Alueeseen kohdistuvien kiinnitysten ja muiden erityisten oikeuksien raukeamisesta on voimassa, mitä 49 §:ssä säädetään.

Jos 2 momentissa tarkoitettujen oikeuksien

raukeamisesta aiheutuu vahinkoa oikeuden haltijalle, on radanpitäjän korvattava vahinko. Jollei korvauksesta sovita, siitä määrätään ratatoimituksessa.

#### 61 §

##### *Korvaus suoja- ja näkemäalueista*

Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan 37—39 §:ssä tarkoitetulla tavalla alueella, jonka käyttöä ei aikaisemmin ole vastaavasti rajoitettu, on radanpitäjä velvollinen korvaamaan vahingon tai haitan.

Jos kiinteistön omistajalle aiheutuu vahinkoa siitä, että omaisuutta poistetaan suoja- tai näkemäalueelta 37 tai 38 §:n perusteella, kiinteistön omistajalla on oikeus saada radanpitäjältä korvaus vahingostaan. Edellä 41 §:n 2 momentin mukaisesta omaisuuden poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä aiheutuvasta kustannuksesta on omistajalla oikeus saada radanpitäjältä korvaus.

#### 62 §

##### *Korvaus tasoristeyksen poistamisesta tai siirtämisestä*

Jos jollakulla on oikeus yksityisen tien tasoristeykseen, hänellä on oikeus saada korvaus tasoristeyksen poistamisesta tai siirtämisestä, jos siitä aiheutuu merkittävää haittaa. Oikeus tasoristeykseen selvitetään toimituksessa, jossa käsitellään tasoristeyksen poistamista tai siirtämistä koskevaa asiaa.

#### 63 §

##### *Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä*

Jos 9 §:n 1 momentin nojalla suoritettua toimenpiteestä, 32 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä taikka 33 §:n mukaisesta kiireellisestä ratatyöstä aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada siitä korvaus radanpitäjältä.

## 64 §

*Ympäristövahinkojen korvaaminen*

Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetussa laissa (737/1994) tarkoitetun ympäristövahingon korvaamisesta on voimassa, mitä mainitun lain 12 §:ssä säädetään.

## 65 §

*Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus*

Jos rautatien rakentamisesta tai käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvaus radanpitäjältä. Jollei korvauksesta sovita, on korvausasia ratkaistava ratatoimituksessa.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muulloin kuin ratatoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta ratatoimituksen päätyttyä eikä korvauksista sovita, korvausasia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettua ratatoimitusta voi hakea joko radanpitäjä tai korvausta vaativa.

## 66 §

*Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen*

Korvaus lunastettavasta omaisuudesta on määrättävä haltuunoton ajankohdan (*arvohetki*) arvon perusteella.

Jos yleinen hintataso on arvohetken jälkeen, ennen korvauksen määräämistä kohonnut, on lopullinen korvaus tai, jos ennakkokorvausta on määrätty, lopullisen lunastuskorvauksen ja toimituksessa määrätyn ennakkorvauksen välinen erotus sovitettava kohonnutta hintatasoa vastaavaksi.

## 67 §

*Arvohetki erityisissä tapauksissa*

Edellä 65 §:n mukaisissa ratatoimituksissa korvattava omaisuus, haitta tai vahinko arvioidaan ja korvaus määrätään toimituksen päättymisajankohdan mukaisena.

## 68 §

*Korvauksensaajan määrääminen*

Korvaus on ratatoimituksessa määrättävä suoritettavaksi sille, jolle lunastettava omaisuus tai korvauksen kohde kuuluu korvauksen määräämisen ajankohtana, jollei toimituksessa esitetystä selvityksestä muuta johdu.

## 69 §

*Korvausten maksaminen ja korko*

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

Ratatoimituksessa maksettavaksi määrättyt tilusjärjestelykorvaukset suorittaa radanpitäjä. Tilusjärjestelyssä alueen saaja on velvollinen maksamaan saamastaan alueesta korvauksen radanpitäjälle siltä osin kuin korvausta ei voida vähentää radanpitäjän maksettaviksi määrättyistä suorituksista, ja alueen luovuttaja saa radanpitäjältä korvauksen luovuttamastaan alueesta. Tässä momentissa tarkoitettuihin korvauksiin sovelletaan, mitä 1 momentissa koron laskemisesta ja korvausten maksamisesta säädetään.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 46 §:ssä tarkoitettua haltuunotosta lukien, jollei 46 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 65 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätylle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajankohdasta lukien.

## 70 §

*Riidanalaisen korvauksen maksaminen*

Jos radanpitäjä valittaa ratatoimituksessa määrättyistä korvauksista, riidanalaisista osaa korvauksista ei tarvitse tallettaa. Korvauk-



sensaajalla on kuitenkin oikeus saada riidanalainen osa korvauksesta asettamalla radanpitäjän hyväksymä vakuus riidanalaisen osan ja sille varojen nostopäivästä lasketavan kuuden prosentin vuotuisen koron takaisin maksamisesta.

## 71 §

*Pakkotäytäntöönpano erityisissä tapauksissa*

Ratatoimituksessa määrättyyn korvaukseen, joka asiaosaisen on maksettava radanpitäjälle, ja omaisuuteen, jonka omistus on tilusjärjestelyn vuoksi vaihtunut, sovelletaan, mitä kiinteistönmuodostamislain 288 §:ssä säädetään.

## 72 §

*Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen*

Jos panttioikeuden haltija on kokonaan tai osaksi menettänyt saamisensa sen vuoksi, että korvausta ei ole talletettu, korvaukseen oikeutettu on luopunut korvauksesta tai korvaus on sovittu ilmeisesti liian pieneksi, hänellä on oikeus saada radanpitäjältä korvaus vahingostaan.

Jos kiinteistö, johon kohdistuu panttioikeus, lunastetaan kokonaan, kiinteistön lunastuksen johdosta suoritettava kohteenkorvaus on määrättävä tallettavaksi. Muutoin tallettamisesta on voimassa, mitä lunastuslain 49 §:n 2—4 momentissa säädetään.

## 73 §

*Vähäiset korvaukset*

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

## 74 §

*Korvauksettomat luovutukset*

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoi-

tettuun korvaukseen Ratahallintokeskukselta. Ratahallintokeskukselta korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisin, jos tähän on erityisiä syitä.

## 75 §

*Ratatoimituksen kustannukset*

Radanpitäjä vastaa ratatoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 65 §:n mukaisessa ratatoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

## 76 §

*Ratatoimituksen rekisteröinti*

Ratatoimitus voidaan rekisteröidä korvausten suorittamisesta riippumatta sen jälkeen kun ratatoimitus on saanut lainvoiman, eikä korvausten suorittamisesta tarvitse ilmoittaa maanmittaustoimistolle.

Ratatoimituksesta voidaan tehdä merkinnät kiinteistörekisteriin muutoksenhakemuksista huolimatta niiden kiinteistöjen osalta, joita muutoksenhaku ei koske. Myös muutoksenhaun kohteena olevien kiinteistöjen osalta ratatoimituksesta voidaan tehdä merkinnät kiinteistörekisteriin, jos muutoksenhaku ei vaikuta lunastuksen kohteen vahvistamiseen taikka tehtäviin merkintöihin. Kiinteistörekisterin pitäjän on näissä tapauksissa pyydettävä maa- ja metsätalouden ministeriön lupa rekisteröintiin. Asian ratkaisee maa- ja metsätalouden ministeriön puheenjohtaja.

## 77 §

*Muutoksenhaku ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin*

Toimitusinsinöörin 52 §:n 1 momentin mukaan tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta. Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin on muutoin voimassa, mitä lunastuslain 89—93 §:ssä säädetään.

**Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttaminen**

## 78 §

*Rautatien lakkauttaminen rautatietä rakennettaessa*

Jos rautatietä rakennettaessa rautatie on siirretty uuteen paikkaan eikä ratasuunnitelmassa ole määrätty, että rata jää entisellä paikallaan edelleen rautatieksi, se lakkautetaan siltä osin rautatienä Ratahallintokeskuksen hyväksymän ratasuunnitelman perusteella. Tämän estämättä radanpitäjä saa käyttää entistä rautatiealuetta muihin radanpidon tarpeisiin, jos ratasuunnitelmassa niin määrätään.

## 79 §

*Rautatien lakkauttaminen muussa yhteydessä*

Liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Ratahallintokeskuksen valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos;

- 1) rautatietä ei enää käytetä rautatieliikenteen harjoittamiseen, radanpitoon liittyvään liikennöintiin eikä muihin liikenteen tarpeisiin;
- 2) rautatielle ei ole odotettavissa 1 kohdassa mainittua käyttöä;
- 3) rautatiellä ei ole käyttöä yksityisraiteena; ja
- 4) alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö voi lakkauttaa rautatien Ratahallintokeskuksen valmisteleman ratasuunnitelman perusteella, jos rautatien liikenne on vähäistä eikä rautatietä ole taloudellisesti kannattavaa pitää valtion varoilla turvallisesti liikennöitävässä, 29 tai 30 §:ssä tarkoitetussa kunnossa ja jos alueen saavutettavuus sekä kuljetustarpeet on turvattu muulla tavoin.

Liikenneministeriön tulee ennen tässä pykälässä tarkoitettua päätöksen tekemistä kuulla tarvittaessa asianomaisia ministeriöitä, maakunnan liittoja ja kuntia.

*Rautatiealueen luovuttaminen rautatien lakkauttamisen yhteydessä*

Ratahallintokeskus luovuttaa 78 tai 79 §:ssä tarkoitettua päätöksen perusteella rautatiealueen, jollei alueen säilyminen Ratahallintokeskuksen hallinnassa ole perusteltua. Alueiden luovutuksessa menetellään siten kuin laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) säädetään.

Ratahallintokeskus voi ratasuunnitelmassa päättää luopua rautatiealueesta korvauksetta, jos rautatie on lakkautettu ja alueella on vähäinen arvo tai merkitys. Rautatiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Rajaa saadaan entisellä rautatiealueella rajankäynnissä oikoa ja suorittaa muita kiinteistöjaotuksen kannalta tarkoituksenmukaisia rajansovituksia siten, että pinta-alaltaan ja arvoltaan vähäisiä alueita vaihtuu kiinteistöjen kesken tai, jollei sopivaa vastikemaata ole, siirtyy kiinteistöä toiseen. Rautatiealue siirtyy kuitenkin kunnan omistukseen asemakaava-alueella ja alueella, jolle kunta on päättänyt laatia asemakaavan.

Kun rautatie on lakkautettu eikä rautatiealuetta ole määrätty käytettäväksi muihin radanpidon tarpeisiin taikka kun Ratahallintokeskus lakkauttaa rautatiealueen käyttämisen muihin tarpeisiin, lakkaa siihen kohdistunut 48 §:n 1 momentin mukainen käyttöoikeus.

Ratasuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

## 81 §

*Lakkautetun ja luovutettavan rautatiealueen rakenteet ja laitteet*

Ratasuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta tiealueeksi, museorautatieksi tai muuhun tarkoitukseen ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Jos näin on, alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö mainittuun tarkoitukseen vaikeudu. Jos edellä tarkoitettua käyttöä ei ole, ratasuunnitelmassa on tarvittaessa osoitettava toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen rautatiealueen palauttamiseksi ennalleen. Ratahallintokeskus poistaa rautatiealueelle radanpitoa varten rakennetut tai sijoite-

tut rakenteet ja laitteet ja tekee mahdolliset ennallistamistoimenpiteet kahden vuoden kuluessa rautatien lakkauttamista koskevan päätöksen voimaantulosta, jollei luovutuksensaajan kanssa sovita toisin.

## 82 §

*Lakkautettua rautatiealuetta koskevat menetyt*

Radanpitäjän on haettava viipymättä rataoimituksen pitämistä, kun rautatie on lakkautettu ja Ratahallintokeskus on päättänyt luopua rautatiealueesta.

Ratatoimituksessa todetaan 80 §:n 2 momentin nojalla viereiseen kiinteistöön siirtynyt rautatiealue ja sen pinta-ala sekä merkitään alue karttaan ja tarvittaessa maastoon.

Kunnan omistukseen siirtyneet alueet muodostetaan sen mukaan kuin on tarkoituksenmukaista yhdeksi tai useammaksi kiinteistöksi taikka liitetään kunnan ennestään omistamaan kiinteistöön noudattaen soveltuvin osin, mitä kiinteistömuodostamislain 41 §:ssä säädetään.

## 83 §

*Liitännäisalueen lakkauttaminen*

Ratahallintokeskus lakkauttaa liitännäisalueen, jos sitä ei enää tarvita siihen tarkoitukseen, jota varten se on perustettu. Liitännäisalueen lakkauttamista koskevasta menettelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä ratasuunnitelmasta säädetään. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaa samalla siihen kohdistunut käyttöoikeus.

Jos liitännäisalueen lakkauttamisesta aiheutuu jollekulle hyötyä, jota ei ole pidettävä vähäisenä, hyödynsaaja on velvollinen korvaamaan Ratahallintokeskukselle saamansa hyödyn. Jollei korvauksesta sovita, asia on ratkaistava ratatoimituksessa.

Mitä 1 ja 2 momenteissa säädetään liitännäisalueesta, sovelletaan myös sellaiseen tämän lain mukaiseen liitännäisalueeseen verrattavaan alueeseen, johon radanpitäjä on lunnastamalla saanut käyttöoikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

## 84 §

*Panttioikeuden ja erityisen oikeuden raukeaminen*

Jos kiinteistöön, johon kuulunut alue on tämän luvun nojalla siirtynyt toiseen kiinteistöön, kohdistuu pantti- tai erityinen oikeus, raukeaa sanottu oikeus siirtyneen alueen osalta. Jos oikeuden raukeamisesta aiheutuu sen haltijalle vahinkoa, tällä on oikeus saada radanpitäjältä siitä korvaus. Tällöin on soveltuvin kohdin noudatettava, mitä 5 luvussa säädetään.

## 85 §

*Suoja- ja näkemäaluemerkintöjen poistaminen*

Edellä 51 §:ssä mainitut kiinteistöihin kohdistuvat merkinnät poistetaan kiinteistörekisteristä sen jälkeen kun rautatie on lakkautettu tai tasoristeys poistettu.

## 7 luku

**Erinäiset säännökset**

## 86 §

*Rangaistukset*

Joka

1) rikkoo 17, 31—33 tai 40 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon tai määräyksen taikka toimii niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen vastaisesti taikka

2) tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta menettelee 21 §:n 2 momentissa taikka 37—39 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, ratalain säännösten rikkomisesta sakkoon.

## 87 §

*Hallinnolliset pakkokeinot*

Lääninhallitus voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista me-

nettelyä. Lääninhallitus voi myös määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa. Lääninhallitus voi tehostaa päätöstään uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide tehdään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään. Uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos kiireellinen toimenpide on tarpeen liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi taikka jos kysymys on rautatiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, Rautatievirastolla tai Ratahallintokeskuksella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen siihen velvollisen kustannuksella.

Jos joku estää Ratahallintokeskusta toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää tai 9 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyötä, poliisin on annettava Ratahallintokeskuksen pyynnöstä virka-apua.

## 88 §

*Kustannusten periminen*

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

## 89 §

*Tasoristeyksen ja siihen liittyvän tien sekä siltojen kunnossapito*

Radanpitäjä pitää kunnossa tien ja rautatien tasoristeyksen sen kannen leveydeltä. Tienpitäjä vastaa tien talvikunnossapidosta.

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeyksimerkit, jollei kustannusvastuusta toisin sovita. Kun uusi tie rakennetaan tienpitäjän aloitteesta rautatiealueelle, tien- tai kadunpitäjä huolehtii kustannuksellaan tasoristeyksen varoituslaitteiden ja tasoristeyksimerkkien asettamisesta. Tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoitta-

vat liikennemerkit.

Tien ja rautatien risteyssiltojen kunnossapidosta vastaa se väylänpitäjä, jonka vastuulla oleva väylä ylittää toisen väylän, jollei toisin sovita. Tien ja rautatien yhteisten siltojen kunnossapidosta osapuolet sopivat keskenään.

Tässä pykälässä tienpitäjistä sanottu koskee soveltuvin osin myös kadunpitäjää.

## 90 §

*Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti*

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä sekä niiden voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi radanpitäjän on toimitettava päätös ja sen perusteena olevat asiakirjat asianomaiseen kuntaan, jonka on ilmoitettava niiden nähtäväksi asettamisesta siten kuin kuntalain (365/1995) 64 §:ssä säädetään. Päätös ja asiakirjat on pidettävä kunnassa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen silloin, kun päätös on asetettu yleisesti nähtäville.

Merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voidaan antaa tiedoksi todisteellisesti siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Päätösten sähköisestä tiedoksi antamisesta säädetään sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003).

## 91 §

*Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille*

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus niille suunnitelman johdosta muistutuksen tehneille, joiden osoite on tiedossa, samanaikaisesti, kun päätös annetaan 90 §:n mukaisesti yleisesti tiedoksi.

Radanpitäjän tulee lähettää yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksestä ilmoitus kunnalle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle sekä tarvittaessa muullekin viranomaiselle. Ilmoitukseen tulee tarvittaessa liittää jäljennös suunnitelmasta.

## 92 §

*Muutoksenhaku*

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei 77 §:stä muuta johdu. Radanpitäjän päätöksestä 17, 40 ja 41 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu tasoristeys tai kiinteistö sijaitsee.

Kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan alueelle tai vranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toimintalueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

## 93 §

*Muutoksenhaun rajoitukset*

Yleissuunnitelman hyväksymispäätökseen ei saa hakea valittamalla muutosta siltä osin kuin rautatiealueen sijainti ja rautatien tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisesti oikeusvaikutteisessa kaavassa.

Mitä 1 momentissa säädetään, koskee myös ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä. Siihen ei saa hakea muutosta myöskään siltä osin kuin radan sijainti ja tekniset ratkaisut on jo hyväksytty lainvoimaisessa yleissuunnitelmassa.

## 94 §

*Päätösten välitön täytäntöönpano*

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä tai yleissuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muu-

toksenhakutuomioistuin toisin määrää.

Päätöksessä, jonka Ratahallintokeskus antaa 41 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

## 95 §

*Kuuluttaminen*

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltö tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee Ratahallintokeskus tiedottaa asiasta kuuluttamalla siitä vähintään 30 päivän ajan asianomaisen kunnan ilmoitustaululla siten kuin julkisista kuulutuksista annetussa laissa (34/1925) säädetään. Kuulutuksen julkaisemisesta on ilmoitettava ainakin yhdessä toiminnan vaikutusalueella yleisesti leviävässä sanomalehdessä, jollei asian merkitys ole vähäinen tai ilmoittaminen ole muutoin ilmeisen tarpe etonta.

## 96 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Tarkemmat säännökset suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista ja rakennusten etäisyyden mittaamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaa ratatoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat, määräykset rajamerkeistä ja muista maasto merkeistä sekä ratatoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

## 8 luku

**Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

## 97 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200 .

Tällä lailla kumotaan aikaisemmat radanpitoon liittyneet velvollisuudet, jotka on annettu kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen annetun lain (27/1898)

nojalla toimeenpannuissa lunastuksissa.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

#### 98 §

##### *Lunastusmenettelyä koskevat siirtymäsäännökset*

Tätä lakia sovelletaan myös niihin ennen tämän lain voimaantuloa aloitetuissa lunastustoimituksissa ratkaistaviin kysymyksiin, jotka otetaan tämän lain voimaantulon jälkeen ratkaistaviksi.

Jos ennen tämän lain voimaantuloa aloitussa lunastustoimituksessa rautatie sijaitsee tunnelissa, sillalla, padolla, kannella tai kan-  
nen alla taikka tien ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, on ratatoimituksessa ratkaistava

käyttöoikeuden perustaminen.

#### 99 §

##### *Suunnitelmia koskevat siirtymäsäännökset*

Hankkeeseen, joka toteutetaan ennen tämän lain voimaantuloa aloitetun suunnitelman perusteella, sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Jos ratatyötä ei ole aloitettu viiden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta, hankkeeseen sovelletaan kuitenkin tämän lain säännöksiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi hyväksyä ratasuunnittelun pohjaksi 2 momentissa tarkoitetun määräajan jälkeenkin sellaisen lain voimaan tullessa valmisteltavana olleen yleissuunnitelman, joka sisällöltään ja vaikutusten arvioinneiltaan täyttää tämän lain vaatimukset.

2.

## Laki

### eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta 13 päivänä elokuuta 2004 annetun lain (768/2004) 2 § seuraavasti:

2 §

#### *Sovelletamisala*

Tätä lakia sovelletaan hankkeisiin, joissa tarkoituksena on rakentaa:

1) maanpäällinen jännitteeltään vähintään 220 kilovoltin ja pituudeltaan yli 15 kilometrin mittainen sähköjohto; tai

2) kaasun, öljyn tai kemikaalien kuljettamiseen tarkoitettu siirtoputki, jonka pituus on yli 40 kilometriä ja halkaisija DN 800 millimetriä.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_ .

## 3.

**Laki****maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999)  
 126 §:n 3 momentti, 127 §:n 2 momentti ja 128 §:n 3 momentti seuraavasti:

## 126 §

*Toimenpidelupa*

-----  
 Lupa ei ole tarpeen, jos toimenpide perustuu tämän lain mukaiseen katusuunnitelmaan, maantielain (503/2005) mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan tai ratalain ( ) mukaiseen hyväksytyyn ratasuunnitelmaan.  
 -----

## 127 §

*Rakennuksen purkamislupa*

-----  
 Lupaa ei tarvita, jos voimassa oleva rakennuslupa, tämän lain mukainen katusuunnitelma, maantielain mukainen hyväksytty tiesuunnitelma tai ratalain mukainen hyväksytty ratasuunnitelma edellyttävät rakennuksen

purkamista. Lupaa ei myöskään tarvita talousrakennuksen ja muun siihen verrattavan vähäisen rakennuksen purkamiseen, ellei rakennusta ole pidettävä historiallisesti merkittävänä tai rakennustaiteellisesti arvokkaana tai tällaisen kokonaisuuden osana.  
 -----

## 128 §

*Maisematyölupa*

-----  
 Lupa ei ole myöskään tarpeen, jos toimenpide perustuu maantielain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan tai ratalain mukaiseen hyväksytyyn ratasuunnitelmaan.  
 -----

-----  
 Tämä laki tulee voimaan päivänä      kuuta  
 20 .



## 4.

**Laki****kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä heinäkuuta 1977 kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977) 9 §:n 4 momentti seuraavasti:

## 9 §

-----  
 Jos lunastus tapahtuu voimansiirtolinjan, maakaasuverkoston tai muun näihin verrattavan yrityksen rakentamista varten, voidaan kiinteän omaisuuden omistajien ja käyttöoikeuden haltijain kuuleminen järjestää siten, että niille omistajille ja haltijoille, joiden etua ja oikeutta asia koskee, varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä hankkeesta hakijan toimesta kussakin kunnassa järjestettävässä kokouksessa, josta on annettava tieto sillä ta-

voin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kokouksen pöytäkirja on liitettävä lunastushakemukseen. Kuultavalle, joka haluaa liittää kirjallisen lausumansa pöytäkirjaan, on varattava siihen mahdollisuus kokouksessa, tai jos hän sitä vaatii, kokouksen jälkeen määräajassa, joka ei saa olla 14 päivää lyhyempi.

-----  
 Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

Helsingissä 19 päivänä lokakuuta 2006

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

## 2.

**Laki****eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta 13 päivänä elokuuta 2004 annetun lain (768/2004) 2 § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

2 §

*Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan hankkeisiin, joissa tarkoituksena on rakentaa:

1) maanpäällinen jännitteeltään vähintään 220 kilovoltin ja pituudeltaan yli 15 kilometrin mittainen sähköjohto;

2) kaasun, öljyn tai kemikaalien kuljettamiseen tarkoitettu siirtoputki, jonka pituus on yli 40 kilometriä ja halkaisija yli DN 800 millimetriä; tai

3) *kaukoliikenteen rautatie*.

*Ehdotus*

2 §

*Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan hankkeisiin, joissa tarkoituksena on rakentaa:

1) maanpäällinen jännitteeltään vähintään 220 kilovoltin ja pituudeltaan yli 15 kilometrin mittainen sähköjohto; tai

2) kaasun, öljyn tai kemikaalien kuljettamiseen tarkoitettu siirtoputki, jonka pituus on yli 40 kilometriä ja halkaisija DN 800 millimetriä.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 \_\_\_\_\_.

## 3.

**Laki****maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 5 päivänä helmikuuta 1999 annetun maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 126 §:n 3 momentti, 127 §:n 2 momentti ja 128 §:n 3 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

126 §

126 §

*Toimenpidelupa*

*Toimenpidelupa*

-----  
 Lupa ei ole tarpeen, jos toimenpide perustuu tämän lain mukaiseen katusuunnitelmaan tai yleisistä teistä annetun lain 243/1954) mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan

-----  
 Lupa ei ole tarpeen, jos toimenpide perustuu tämän lain mukaiseen katusuunnitelmaan, *maantielain* (503/2005) mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan *tai ratalain* ( ) mukaiseen hyväksytyyn ratasuunnitelmaan.

127 §

127 §

*Rakennuksen purkamislupa*

*Rakennuksen purkamislupa*

-----  
 Lupaa ei tarvita, jos voimassa oleva rakennuslupa, tämän lain mukainen katusuunnitelma tai yleisistä teistä annetun lain mukainen hyväksytty tiesuunnitelma edellyttävät rakennuksen purkamista. Lupaa ei myöskään tarvita talousrakennuksen ja muun siihen verrattavan vähäisen rakennuksen purkamiseen, ellei rakennusta ole pidettävä historiallisesti merkittävänä tai rakennustaiteellisesti arvokkaana tai tällaisen kokonaisuuden osana.

-----  
 Lupaa ei tarvita, jos voimassa oleva rakennuslupa, tämän lain mukainen katusuunnitelma, *maantielain* mukainen hyväksytty tiesuunnitelma *tai ratalain mukainen hyväksytty ratasuunnitelma* edellyttävät rakennuksen purkamista. Lupaa ei myöskään tarvita talousrakennuksen ja muun siihen verrattavan vähäisen rakennuksen purkamiseen, ellei rakennusta ole pidettävä historiallisesti merkittävänä tai rakennustaiteellisesti arvokkaana tai tällaisen kokonaisuuden osana.

128 §

128 §

*Maisematyölupa*

*Maisematyölupa*

-----  
 Lupa ei ole myöskään tarpeen, jos toi-

-----  
 Lupa ei ole myöskään tarpeen, jos toi-

76

*Voimassa oleva laki*

menpide perustuu yleisistä teistä annetun lain mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan.

---

*Ehdotus*

menpide perustuu *maantielain* mukaiseen hyväksytyyn tiesuunnitelmaan *tai ratalain mukaiseen hyväksytyyn ratasuunnitelmaan.*

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-  
ta 20 .*

---

## 4.

**Laki****kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain 9 §:n 4 momentin muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* 29 päivänä heinäkuuta 1977 kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain (603/1977) 9 §:n 4 momentti seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

9 §

-----  
 Jos lunastus tapahtuu rautatien, voimansiirtolinjan, maakaasuverkoston tai muun näihin verrattavan yrityksen rakentamista varten, voidaan kiinteän omaisuuden omistajien ja käyttöoikeuden haltijain kuuleminen järjestää siten, että niille omistajille ja haltijoille, joiden etua ja oikeutta asia koskee, varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä hankkeesta hakijan toimesta kussakin kunnassa järjestettävässä kokouksessa, josta on annettava tieto sillä tavoin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kokouksen pöytäkirja on liitettävä lunastushakemukseen. Kuultavalle, joka haluaa liittää kirjallisen lausumansa pöytäkirjaan, on varattava siihen mahdollisuus kokouksessa, tai jos hän sitä vaatii, kokouksen jälkeen määräajassa, joka ei saa olla 14 päivää lyhyempi.

*Ehdotus*

9 §

-----  
 Jos lunastus tapahtuu voimansiirtolinjan, maakaasuverkoston tai muun näihin verrattavan yrityksen rakentamista varten, voidaan kiinteän omaisuuden omistajien ja käyttöoikeuden haltijain kuuleminen järjestää siten, että niille omistajille ja haltijoille, joiden etua ja oikeutta asia koskee, varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä hankkeesta hakijan toimesta kussakin kunnassa järjestettävässä kokouksessa, josta on annettava tieto sillä tavoin kuin kunnalliset ilmoitukset kunnassa julkaistaan. Kokouksen pöytäkirja on liitettävä lunastushakemukseen. Kuultavalle, joka haluaa liittää kirjallisen lausumansa pöytäkirjaan, on varattava siihen mahdollisuus kokouksessa, tai jos hän sitä vaatii, kokouksen jälkeen määräajassa, joka ei saa olla 14 päivää lyhyempi.

-----  
*Tämä laki tulee voimaan* päivänä kuuta  
 20 .  
 -----