

21.8.2026

Liikenne- ja viestintäministeriö
VN/34389/2025

Luonnos hallituksen esitykseksi laeiksi väylälakien muuttamisesta ja niihin liittyviksi laeiksi

Energiateollisuus ry (ET) kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetaan sekä ratelain 87 a §:ään että liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 101 a §:ään lisätään mahdollisuus luovuttaa salassapitosäännösten estämättä infrahankkeiden suunnittelua ja rakentamista varten välttämättömiä tietoja. ET kannattaa sitä, että lakiin kirjataan verkkoyhtiöiden mahdollisuus saada tarvittavia tietoja infrahankkeiden suunnittelua ja rakentamista varten. Energiayhtiöt ovat kohdanneet tilanteita, joissa Väylävirasto kieltäytyy antamasta tietoja radan rakenteista, jotka olisivat olennaisia verkkojen sijoittamisen kannalta. On saatettu esimerkiksi vedottu julkisuuslakiin ja kerrottu tietojen olevan salassa pidettäviä tarkentamatta sitä, mihin salassapito perustuu.

Lisäksi ET katsoo, että hallituksen esityksessä tulisi tarkentaa, että ehdotettu ratelain tiedonsaantioikeus menee julkisuuslain edelle. Lisäksi olisi hyvä rajata ehdotettua kriteeriä ”välttämättömistä tiedoista”, jotta tätä kriteeriä ei väylänhaltijoiden toimesta tulkita liian tiukasti siten, että infrahankkeiden suunnittelun ja rakentamisen kannalta tarpeellinen tiedonsaanti estyy. On myös syytä erikseen korostaa, että päätös olla antamatta tietoja on perusteltava.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) siirto-, suojaamis- ja poistamisvelvoitetta koskeva 42 b § on ristiriidassa muun siirtokustannuksia koskevan lainsäädännön kanssa

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 b §:n mukaan ”jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo, että tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito edellyttää teialueella tämän lain nojalla sijoitetun rakenteen, rakennelman tai laitteen suojaamista, siirtämistä tai poistamista, rakenteen, laitteen tai rakennelman omistaja vastaa toimenpiteestä”. ET huomauttaa, että kyseinen säännös on ristiriidassa muita alueita koskevan lainsäädännön kanssa.

Esimerkiksi alueidenkäyttölain 89 §:n mukaan siirtokustannuksista vastaa lähtökohtaisesti se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on. Kyseinen säännös mahdollistaa myös esimerkiksi erilaiset ikähyvitykset ja infraomistajan saaman hyödyn huomioimisen siirtokustannuksia alentavana tekijänä. Lisäksi rakennetun sähkölaitteiston siirtämistä koskevan sähköturvallisuuslain 113 §:n mukaan siirtokustannukset korvaisi sen rakennuksen tai rakennelman omistaja, jonka takia muutostyö tehtäisiin.

Maantiealueita koskeva sääntely muodostaa nykyisellään poikkeuksen muuhun siirtokustannuksia koskevaan sääntelyyn nähden. Voimassa olevan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain nojalla siirrosta hyötyvä taho voi maantiealueella edellyttää toisen osapuolen pysyväksi tarkoitetun yhteiskunnallisen infrastruktuurin siirtämistä siten, että siirtokustannukset jäävät ko. infrastruktuurin

omistajan vastattaviksi. Tätä voidaan pitää ongelmallisena, sillä viranomainen on nimenomaisesti osoittanut yhteiskuntaa palvelevalle pysyväksi tarkoitettulle infrastruktuurille luvanvaraisen paikan.

ET katsoo, että myös maanteillä sijaitsevien johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtokustannusten osalta viranomaisen tulee kantaa vastuunsa vastaavalla tavalla kuin muillakin alueilla. Alueista vastaavilla tahoilla on myös mahdollisuus ennaltaehkäistä ylimää räisiä siirtokustannuksia aktiivisesti etsimällä ja osoittamalla tarkoituksenmukaisia sijoituspaikkoja pysyväksi tarkoitettulle, muuta yhteiskuntaa palvelevalle infrastruktuurille. ET ehdottaa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 42 b §:n muuttamista edellä kuvattua muuta lainsäädäntöä vastaavasti siten, että siirto-, suojaamis- ja poistamistoimenpiteistä aiheutuvi sta kustannuksista vastaa se, jonka vastuulla toimenpiteiden toteuttaminen on sekä jonka aloitteesta ja hyödyksi toimenpide tehdään.

Väyläalueiden hyödyntäminen yhteiskunnallisen infrastruktuurin sijoittamisessa

Edellä mainitun lisäksi ET pitää tärkeänä, että aktiivinen toiminta johtojen sijoittamisen mahdollistamiseksi ja aito sopiminen yhteiskuntaa palvelevien rakenteiden sijoittamisesta nostetaan myös väylälakien keskiöön. Sääntelyn tulisi ohjata väylä- ja tienpitäjiä tukemaan yhteiskunnan kokonaisuutta, kuten puhtaan energian investointeja, toimitusvarmaa ja kohtuuhintaista sähkönjakelua, tehokasta maankäyttöä sekä luonnon monimuotoisuuden turvaamista. Tässä yhteydessä tulisi tarkastella myös määräyksenantovaltuutuksia sen varmistamiseksi, että ne tukevat kokonaiskuvaa ja ohjaavat toimintaa johdonmukaisesti yhtenäisiin tavoitteisiin.

Tällä hetkellä kukin viranomainen tarkastelee sijoittamista omien tavoitteidensa kautta, eikä esimerkiksi infrastruktuurin maankäytön minimointi, edullinen sähkönjakelu ja kattavat laajakaistayhteydet tule riittävästi huomioon otetuksi. Väyläalueilta on jo pitkään yritetty ohjata muuta infrastruktuuria pois, ja pysyvän infrastruktuurin sijoittamiselle on asetettu kohtuuttomia ja yksinomaan väylänpitäjän intressejä palvelevia ehtoja, jotka voivat käytännössä estää tai merkittävästi vaikeuttaa väyläalueille sijoittamista.

ET pitää hyvin ongelmallisena sitä, että nykyinen sääntely ei ohjaa infrastruktuurin yhteisrakentamiseen, tarkoituksenmukaiseen sijoittamiseen ja aitoon sopimiseen hyvistä sijoittamiskäytännöistä. Väylänpitäjille tulisi asettaa velvollisuus etsiä pysyviä sijoituspaikkoja yhteiskuntaa palvelevalle infrastruktuurille ja toimia aktiivisesti yhteiskunnan kokonaisedun edistäjinä. Lisäksi tulisi varmistaa, etteivät väylänpitäjien ehdot tarpeettomasti estä tai vaikeuta yhteiskunnan kannalta tarpeellista rakentamista.

Ajankohtaisena esimerkkinä toimii Traficom in lausuntopyyntö (TRAFICOM/338244/03.04.03.00/2023) koskien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. Lausunnoissa on tuotu esiin, että kyseinen väylän alueille sijoittamisen määräysluonnos on vastoin yhteiskunnallisia mm. puhtaan energian ja yhteisrakentamisen tavoitteita. Tämä osoittaa, että sijoittamista koskevat määräykset ja viranomaisohjaus eivät nykyisellään riittävästi ohjaa yhteiskunnallisten tavoitteiden huomioon ottamista sijoittamiskäytännöissä.

Lisäksi usein toistuva esimerkki koskee Väyläviraston alueillaan käyttämiä sopimusehtoja. Väyläviraston asettamat ehdot voivat olla hyvin kohtuuttomia eikä niistä ole käytännössä mahdollista neuvotella. Tämä johtaa käytännössä siihen, että väyläalueelle ei voida tosiasiaassa sijoittaa infrastruktuuria. Esimerkkinä tällaisista kohtuuttomista ehdoista on useaan miljoonaan nousevat sopimussakot pienistäkin junaliikenteen häiriöistä, vaikka todelliset vahingot eivät olisi tätä luokkaa.

Yleisen edun, luonnon monimuotoisuuden suojelun ja maankäytön muutosten minimoinnin vuoksi sääntelyn tulisi ohjata keskittämään infrastruktuuria jo käytössä oleville alueille. Esimerkiksi sähkö- ja tietoliikenneverkot tulisi ensisijaisesti pyrkiä sijoittamaan jo yleiseen tarpeeseen lunastetuille alueille,

kuten maantie- ja rautatiealueille silloin, kun sijoittaminen on teknisesti ja turvallisuuden kannalta mahdollista. Mikäli tällaista sijoittamista ei mahdollisteta, seurauksena voi olla tarpeettomia raivaustarpeita ja pysyvää maankäytön muutosta sekä verkkojen sijoittamisen ja niihin liittyvän työskentelyn ohjautumista yksityisten maanomistajien maille ja muille hyötykäytössä oleville alueille, kuten pelloille ja talousmetsiin. Tämä ei ole maankäytön kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaista. Lisäksi johdonomistajien tulisi voida luottaa myönnettyjen lupien pysyvyyteen.

Väyläalueet soveltuisivat monin paikoin hyvin myös verkkojen sijoittamiseen, koska ne on jo otettu yleiseen käyttöön. Vaikka varsinaisiin ratarakenteisiin sijoittamista tulee välttää, väylien sivuilla on teknisiä alueita, huoltoteitä sekä varikko- ja huoltoalueita, jotka soveltuvat erityisesti maakaapeleiden ja niihin liittyvien laitteiden sijoittamiseen. Vastaavasti myös maanteiden varsilla on usein puuttomia näkemäalueita, suistumisalueita, loivia tienpenkkoja ja muita vastaavia alueita, jotka soveltuvat erityisesti maanalaisten rakenteiden sijoittamiseen ja tietyin reunaehdoin myös maanpäällisten rakenteiden sijoittamiseen. Edellä kuvatuilla alueilla voidaan varmistaa, etteivät johdot tai laitteet aiheuta vaaraa tai merkittävää haittaa tien- tai radanpidolle.

Lisäksi sähkö- ja tietoliikenneverkkojen sijoittaminen olemassa olevien väylien varteen on kustannustehokasta ja tukee tehokasta maankäyttöä, koska esimerkiksi sähköverkkoa rakennetaan usein pitkänä linjamaisena kokonaisuutena, jopa useiden kilometrien matkalle.