

Ehdotus ratalaiksi

Ratalakityöryhmän mietintö



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Ratalakityöryhmä		Työryhmämietintö	
HN Kaisa Leena Välipirtti, LVM, pj.		Toimeksiantaja	
Yksikön päällikkö Juha Virolainen, RHK		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Julkaisun nimi		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Ehdotus ratalaiksi. Ratalakityöryhmän mietintö		16.2.2004	
Tiivistelmä			
<p>Työryhmässä ovat liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen lisäksi olleet edustettuina ympäristöministeriö, Suomen Kuntaliitto ja Tiehallinto. Työn aikana valmisteluun on osallistunut myös Maanmittauslaitoksen edustaja. Työryhmä on valmistellut toimeksiannon mukaisesti hallituksen esityksen muotoon laaditun ehdotuksen ratalaiksi.</p> <p>Suomessa ei ole rautateiden suunnittelua koskevaa lainsäädäntöä, vaikka rautatien rakentamista koskevat suunnitelmat valmistellaan vuorovaikutteisesti vakiintuneen käytännön pohjalta. Rautatieksi tarvittavat alueet on tähän saakka hankittu radanpitäjälle kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain nojalla. Lunastuslupa on toistaiseksi ainoa radanpitoa koskeva hallinnonalan ulkopuolella tehtävä viranomaispäätös.</p> <p>Työryhmä ehdottaa, että vuorovaikutteista suunnittelua koskevat säännökset kirjataan lakiin. Rautatien rakentamista varten valmisteltaisiin ja hyväksyttäisiin yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma, jotka perustuvat muun maankäytön suunnittelua koskeviin ratkaisuihin. Ratasuunnitelman hyväksyminen oikeuttaisi radanpitäjän käynnistämään lunastustoimituksen, jossa otetaan rautatietä varten tarvittavat alueet haltuun. Työryhmä ehdottaa, että rautatiealueiden vierellä olevien alueiden käyttöä voitaisiin radanpidon turvallisuuden vuoksi rajoittaa suoja- ja näkemäalue säännöksin. Rautateiden turvallisuuden vuoksi työryhmä ehdottaa myös tasoristeyksiä koskevaa sääntelyä. Laissa olisi säännökset myös rautatien lakkauttamisesta.</p> <p>Rautatiealueeksi tarpeelliset alueet hankittaisiin ratatoimituksiksi kutsuttavalla menettelyllä, johon sovellettaisiin pääsääntöisesti lunastuslain säännöksiä. Lunastus voitaisiin jakaa kahdeksi rataoimitukseksi, jotta maanomistajat voisivat saada nopeammin korvaukset rautatiealueista. Ratatoimituksen yhteydessä olisi mahdollista tehdä tilusjärjestelyjä.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
rautatie, rautatiealue, ratatoimitus, ratasuunnitelma, yleissuunnitelma			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilöt: Kaisa Leena Välipirtti, Anneli Tantt/LVM Juha Virolainen, Kari Ruohonen, Heikki Männistö/RHK			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 85/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkajulkaisu)	952-201-468-0 (painotuote) 952-201-469-9 (verkkajulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
104	suomi	17 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Banlagsarbetsgruppen		Betänkande	
Kaisa Leena Välipirtti, KM, ordförande		Uppdragsgivare	
Juha Virolainen, Banförvaltningscentralen, sekreterare		Kommunikationsministeriet	
Datum för tillsättandet av organet		16.2.2004	
Publikation			
Förslag till banlag. Banlagsarbetsgruppens betänkande			
Referat			
<p>Arbetsgruppen har bestått av representanter från kommunikationsministeriet och Banförvaltningscentralen samt miljöministeriet, Finlands Kommunförbund och Vägförvaltningen. Även en företrädare för Lantmäteriverket har deltagit i beredningen. Arbetsgruppen har i enlighet med uppdraget utarbetat sitt förslag i form av en regeringsproposition med förslag till banlag.</p> <p>I Finland finns ingen lagstiftning om planeringen av järnvägar. Enligt vedertagen praxis bereds planer som gäller byggandet av järnvägar interaktivt. Hittills har de områden som banhållaren behöver för järnvägen förvärvat med stöd av lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter. Beslut om inlösningsstillstånd är tills vidare det enda myndighetsbeslut i fråga om banhållning som fattas utanför kommunikationsministeriets förvaltningsområde.</p> <p>Arbetsgruppen föreslår att bestämmelser om interaktiv planering skrivs in i lagen. Innan en järnväg byggs skall en utredningsplan och järnvägsplan beredas och godkännas. Utrednings- och järnvägsplanen bygger på lösningar inom annan planering av markanvändningen. Om järnvägsplanen godkänns har banhållaren enligt förslaget rätt att inleda en inlösningsförrättning, där de områden som behövs för järnvägen tas i besittning. Arbetsgruppen föreslår att det med tanke på säkerheten inom banhållningen är skäl att begränsa användningen av områden invid järnvägsområden med bestämmelser om skydds- och frisksiktsområden. För att trygga säkerheten på järnvägarna föreslås att bestämmelser om plankorsningar skrivs in i lagen. Dessutom föreslås att lagen skall innefatta bestämmelser om nedläggning av järnvägar.</p> <p>Avsikten är att områden som behövs för järnvägsområdet skall förvärfvas genom ett förfarande som kallas för järnvägsförrättning. På förrättningen tillämpas i regel bestämmelserna i lagen om inlösen. Inlösen kan delas in i två järnvägsförrättningar så att markägarna snabbare skall få ut ersättning för järnvägsområdet. Vid en järnvägsförrättning skall det också vara möjligt att företa ägobyten.</p>			
Nyckelord			
järnväg, järnvägsområde, järnvägsförrättning, järnvägsplan, utredningsplan			
Övriga uppgifter			
Kontaktpersoner: Kaisa Leena Välipirtti, Anneli Tantt/KM Juha Virolainen, Kari Ruohonen, Heikki Männistö/Banförvaltningscentralen			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 85/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-468-0 (trycksak) 952-201-469-9 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
104	finska	17 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Rail tracks act working group chair: Kaisa Leena Välipirtti, Senior Adviser, MTC Juha Virolainen, Head of Purchasing Services Unit, Rail Administration		Type of publication	
		Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 16 February 2004	
Name of the publication A proposal for a rail tracks act. Working group report			
Abstract <p>The working group members represented the Ministry of Transport and Communications, Rail Administration, Ministry of the Environment, Association of Local and Regional Authorities and Road Administration. A contribution to the work was also made by a representative of the National Land Survey. As assigned the working group drafted a rail tracks act in the form of a Government proposal.</p> <p>In Finland, there is no legislation on railway planning. The involved parties prepare railway construction plans interactively following the established practices. Up until now areas needed for railways have been acquired to the party responsible for track maintenance by virtue of the Act on the Redemption of Immoveable Property and Special Rights. For the present the only public authority's decision in rail infrastructure management that has been made outside the administrative sector of the Ministry of Transport and Communications has been on the expropriation licence.</p> <p>The working group proposes that provisions concerning interactive planning be entered in the act. It further suggests that for the purposes of railway construction a preliminary engineering plan and a final engineering plan, based on other land use planning decisions, be drafted and approved. An approved rail track plan would justify the party responsible for track maintenance to start expropriation proceedings, i.e. to take into possession areas needed for the railway. The group proposes that for the sake of safety the use of areas next to the railway could be limited by provisions on buffer zones and lateral clearance areas. The group further proposes that provisions be laid down on level crossings. The act is also suggested to include provisions on closing of railways.</p> <p>Areas necessary for railways would be acquired by means of a rail survey to which the provisions of the expropriation act would mainly be applied. The expropriation could be divided into two rail surveys in order to speed up the payment of compensation for the land owners. In connection with the rail survey it would be possible to organise land consolidation.</p>			
Keywords railway, railway area, rail track survey, final engineering plan, preliminary engineering plan			
Miscellaneous Contact persons at the Ministry: Kaisa Leena Välipirtti, Anneli Tanttu; at the Rail Administration: Juha Virolainen, Kari Ruohonen, Heikki Männistö			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 85/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-468-0 (printed version) 952-201-469-9 (electronic version)
Pages, total 104	Language Finnish	Price €17	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 16.2.2004 ratalakityöryhmän. Toimeksiannon mukaan työryhmän tehtävänä oli valmistella hallituksen esityksen muotoon luonnos ratalaiksi. Työryhmän tuli lisäksi pohtia muuta raideliikennettä koskevan lainsäädännön tarpeellisuutta.

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti ja varapuheenjohtajaksi yli-insinööri Anneli Tantturi sekä jäseniksi hallitusneuvos Hannu Pennanen ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, kaikki liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä jäseniksi lisäksi lakimies Ulla Hurmeranta Suomen Kuntaliitosta, hallitusneuvos Auvo Haapanala ympäristöministeriöstä, johtaja Kari Ruohonen Ratahallintokeskuksesta ja ylitarkastaja Seppo Kaasinen Tiehallinnosta. Työryhmän sihteerinä on toiminut yksikön päällikkö Juha Virolainen Ratahallintokeskuksesta. Ylitarkastaja Heikki Männistö Ratahallintokeskuksesta on osallistunut työryhmän työhön asiantuntijana. Lisäksi työryhmän työtä ovat avustaneet maanmittauslaitoksen ja Ratahallintokeskusten edustajat asiantuntemusalaan asioissa.

Työryhmä on kokoontunut 31 kertaa. Yksi kokouksista oli matkakokous, jonka yhteydessä tutustuttiin Kerava-Lahti oikoratahankkeeseen. Liikenne- ja viestintäministeriö on järjestänyt ennen työn aloittamista keväällä 2004 ja lakiehdotuksen ensimmäisen luonnoksen valmistuttua kesällä 2005 kuulemistilaisuudet, joissa on ollut läsnä viranomaistahojen lisäksi elinkeinoelämän sekä asukas- ja luontojärjestöjen edustajia. Lisäksi työryhmän työtä on esitelty useissa liikennealan tilaisuuksissa, joissa saatu suora palaute samoin kuin työryhmälle kirjallisesti osoitettu palaute on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon työn aikana.

Työryhmä on laatinut ehdotuksen ratalaiksi, jossa olisi säännökset rautatien suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja lakkauttamisesta. Laissa olisi säännökset rautatien suunnitteluvaiheessa tapahtuvasta vuorovaikutuksesta ja järjestöjen valitus-oikeudesta. Sen vuoksi kaukoliikenteen rautatiet voitaisiin poistaa eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain (768/2004) soveltamisalasta. Työryhmä on tehnyt asiaa koskevan lainmuutosehdotuksen.

Työryhmä ehdottaa, että työryhmässä nyt edustettuina olleet tahot yhdessä viimeistelisivät hallituksen esityksen sen jälkeen kun mietinnöstä on saatu lausunnot.

Työryhmä jättää hallituksen esityksen muotoon laaditun yksimielisen mietintönsä liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä, marraskuun 29. päivänä 2005

Kaisa Leena Välipirtti

Anneli Tantt

Hannu Pennanen

Mikael Nyberg

Ulla Hurmeranta

Auvo Haapanala

Kari Ruohonen

Seppo Kaasinen

Juha Virolainen

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautateiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja lakkauttamista koskeva laki eli ratalaki. Laki olisi rakenteeltaan maantielain (503/2005) kaltainen.

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 myönnettäisi uusia tasoristeyksiä.

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, joista asianosaisilla on muutoksenhakumahdollisuus. Ratasuunnitelman hyväksymispäätöksen nojalla radanpitoviranomainen voisi käynnistää ratatoimitukseksi kutsuttavan lunastustoimituksen, eikä erillistä lunastuslupaa tarvittaisi.

Rautatienalueen 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 radan lakkauttamista koskevat säännökset. Lakkauttamisesta määrättäisiin ratasuunnitelmassa, jossa osoitettaisiin radanpitäjän tehtäväksi myös tarvittavat ennallistamistoimenpiteet..

Ratalaki ja siihen liittyvä lainmuutos on tarkoitettu tulemaan voimaan puolen vuoden tai vuoden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu.

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Rataverkko on yksi liikennejärjestelmän keskeisistä perustoista. Radanpidolla parannetaan rautatieliikenteen toimintaedellytyksiä kilpailukykyisenä, turvallisena ja ympäristöystävällisenä liikennemuotona. Rautateillä 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 keskipituisen matkan ollessa noin 230 km. Henkilöliikenteessä tehdään vuosittain noin 60 miljoonaa matkaa matkan keskipituuden ollessa 55,7 km.

Suomen liikennöidyn rataverkon pituus on 5.741 km, josta sähköistettyjä ratoja on 2.620 km. Raidepituus sivuraiteineen on noin 8.700 km. Kaksi- tai useampiraiteista rataa on noin 500 ratakilometriä. Yksityisraiteita on noin 1000 km. Yksityisiä ratoja on runsaat 10 km. Vuoden 2005 lopussa nopeaa liikennettä (160 – 200 km/h) mahdollistavia ratoja on 556 km, ja 25 tonnin akselipaino sallitaan 162 kilometrillä. Pääosalla rataverkkoa henkilöliikenteen nopeustaso on 1120 – 140 km/h ja suurin sallittu akselipaino 22,5 tonnia.

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

Rautateiden hallinto organisoitiin 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 radanpidon 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 140 miljoonaa euroa. Radanpidon tarkoituksenmukaisen rahoituksen kannalta ongelmallista on lisätalousarviomennettely, jossa korvausinvestointeihin on usein myönnetty lisärahoitusta vasta vuoden lopulla eli varsinaisen rakennusesongin jo päätyttyä.

VR-Yhtymä Oy maksaa valtiolle ratamaksua vuosittain noin 57 miljoonaa euroa. Kerava – Lahti oikoradan valmistuttua VR-Yhtymä maksaa uuden rataosan käytöstä investointimaksua valtiolle noin 4 miljoonaa euroa vuodessa 15 vuoden ajan. VR-Yhtymä Oy:n tuottoja on eduskunnan päätöksillä ohjattu raideliikenteen investointeihin. Liikenne- ja viestintäministeriö ostaa henkilöliikennettä VR Osakeyhtiöltä. VR Osakeyhtiö hoitaa pääkaupunkiseudun lähiliikennettä YTV:n kanssa tehdyn sopimuksen nojalla.

Radanpitoa koskevia toiminta- ja taloussuunnitelmalinjauksia tarkistetaan vuosittain. Vuonna 2002 valmistuneessa Rataverkko 2020-suunnitelmassa on liikennejärjestelmän yleisistä tavoitteista johdettu radanpidon tavoitteet ja toimintalinjat lähivuosikymmeniksi. Lisäksi on valmisteltu visio seuraavien 50 vuoden ratatarpeista. Koko liikenteen pitkän aikavälin perusteet on kuvattu liikenne- ja viestintäministeriön asiakirjassa ”Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2020”. Tämä asiakirja on parhaillaan päivitettävänä.

Rata-alueiksi tarvittavat maa-alueet hankitaan Ratahallintokeskukselle omistusoikeuksien lunastustoimitusmenettelyllä, johon lunastusluvan 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 säätämiseksi on yhtymäkohtia perustuslain omaisuuden suojaan koskevan 15 §:n, vastuuta ympäristöstä koskevan 20 §:n ja oikeusturvaan 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

Rautatielaki (198/2003) on annettu Euroopan unionin ensimmäisen rautatiepaketin pohjalta ja sillä on pantu kansallisesti täytäntöön pakettiin sisältyvät direktiivit. Rautatielaille on luotu edellytykset useamman kuin yhden rautatieyrityksen toiminnalle rataverkolla. Lailla on lisäksi avattu rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti EU:n sisäinen kansainvälinen tavaraliikenne kilpailulle. Kotimaisessa rautatieliikenteessä VR Osakeyhtiö on edelleen ainoa toimiluvan nojalla rautatieliikennettä harjoittava rautatieyhtiö.

Rautatielaisissa säädetään muun muassa rautatieliikenteen harjoittamisen edellytyksistä ja toimiluvasta, ratakapasiteetin jakamisesta, rataverkon käytöstä, ratamaksusta, rautatieliikenteen turvallisuudesta ja liikenteenohjauksesta. Rautatielain nojalla on annettu tarkemmat säännökset rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista ja ratakapasiteetin hakemisesta annetuilla valtioneuvoston asetuksilla (206/2003 ja 207/2003) sekä ratamaksun perusmaksun määräytymisperusteista LVM:n asetuksella (208/2003). Rautatieliikenteen harjoittajilta perittävistä haitta- ja lisämaksuista säädetään rataverolaissa (605/2003).

Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä pyritään edistämään rautatiejärjestelmän teknistä yhteentoimivuutta määrittelemällä yhtenäiset tekniset vaatimukset EU:n jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmiä varten niin sanotuilla rautatiejärjestelmän yhteentoimivuussdirektiiveillä (suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdi-

rekhtiivi 96/8/EY ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusdirektiivi 2001/16/EY) ja niiden nojalla annettavilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä. Suomessa direktiivit on pantu täytäntöön Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetulla lailla (561/2002) ja sen nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella (765/2002).

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

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu ehdotus hallituksen esitykseksi rautatielaiksi, jolla pantaisiin täytäntöön EU:n toiseen rautatiepakettiin sisältyvät direktiivit. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi rautatielaki, jossa yhdistettäisiin voimassa oleva rautatielaki ja Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annettu laki.

Uudella rautatielaille avattaisiin rautateiden kansallinen tavaraliikenne kilpailulle toisen rautatiepaketin vaatimusten mukaisesti 1 päivänä tammikuuta 2007. Lailla jatkettaisiin voimassa olevalla rautatielaille käynnistettyä tasapuolisten ja syrjimättömien edellytysten luomista rautatieliikenteen kilpailulle. Kotimainen henkilöliikenne ja Suomen ja Venäjän välinen rautateiden yhdysliikenne jäisi edelleen yksinomaan VR Osakeyhtiön hoidettavaksi. Muutoin lain painopiste olisi rautatiejärjestelmän turvallisuuden ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden kehittämisessä. Lailla luotaisiin rautatiejärjestelmän turvallisuuden kehikko, johon kuuluisivat yhteisölainsäädännön mukaisina uusina rautatieturvallisuuden elementteinä yhteiset turvallisuustavoitteet, yhteiset turvallisuusmenetelmät ja yhteiset turvallisuusindikaattorit. Rautatieyritysten lisäksi Ratahallintokeskukselta vaadittaisiin turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja turvallisuustodistus. Uutena rautateiden turvallisuudesta vastaavana viranomaisena perustettaisiin 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 pitkittäislunastukset eli rautatiealueiden sekä sähkösiirto- ja maakaasulinjojen lunastukset. 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 tarvitaan Kerava-Lahti oikoradan 63 km:n mittaisesta 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-alueita 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. 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, turvallille ja viihtyisälle elinympäristölle sekä liikenteen järjestämiselle.

Maantielaki

Vuoden 2006 alussa voimaan tullut maantielaki (503/2005) on yleisten teiden tienpiittoa 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 tilusvaihdosta. Maantielaisissa ei ole säännöksiä rautatien ja maantien risteysjärjestelyistä.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 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.

Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista Vuonna 2005 voimaan tullut laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettu laki (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 rakennusvaihtoehdoista. 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 vaiheissa 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 rakennuslainmukaisesti. 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 yhteensovittettava oma hankkeensa muiden ministeriöiden toimivaltaan kuuluvien hankkeiden kanssa. Alueet hankitaan vapaaehtoisin kaupun tai lunastamalla yleisen edun nimissä.

2.3. Nykytilan arviointi

Runkoväylät

Valtakunnallisten ja alueellisten yhteyksien rungon muodostavat valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määritellyt valtakunnallisesti merkittävät liikenneverkot. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on tarkoitus määrittellä Suomen merkittävimpien ratojen ja maanteiden muodostama runkoverkko. Asiaa koskeva liikenne-

ne- ja viestintäministeriön ehdotus (Valtakunnallisesti merkittävät runkoverkot; LVM:n julkaisu 48/2005) on valmistunut kesällä 2005. 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 useamman vuosikymmenen aikana. Runkoväyläehdotus on sellainen viranomaissuunnitelma, johon sovelletaan SOVALakia. Ehdotuksesta selvitetään ympäristövaikutusten lisäksi myös vaikutukset väylien liikennöitävyyteen ja liikenneturvallisuuteen, kustannuksiin, talouteen, elinkeinoelämään ja yritystoimintaan sekä alueiden kehitykseen ja maankäyttöön.

Århusin sopimus

Suomen lainsäädäntö ei pitkittäishankkeiden - kaukoliikenteen rautateiden, sähkövoimalinjojen sekä kaasu-, öljy- ja kemikaaliputkien rakentamisen - osalta täyttänyt tiedonsaantia, yleisön osallistumisoikeutta sekä muutoksenhaku- ja vireillepano-oikeutta ympäristöasioissa koskevan yleissopimuksen velvoitteita. Sopimuksen ratifioinnin yhteydessä jouduttiin asianosaisten ja rekisteröityjen yhdistysten muutoksenhakuoikeus järjestämään lailla eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta (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 koskevan 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

Ratururvallisuuden kannalta ongelmallista on joissakin tapauksissa kaarteiden ja 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, että oikeuden saamiselle on riittävät perusteet. Lakiin ehdotettu ratasuunnitelma sisältäisi käytännössä suoja-alueiden osalta ne asiakirjat, joita tarvittaisiin lunastuslain 3 §:n 2 kohdan mukaisen lunastusluvan hakemiseen.

Tasoristeykset

Valtion rataverkolla on noin 3800 ja yksityisraiteilla noin 800 tasoristeystä. Tasoristeyksistä varoituslaitteilla varustettuja on valtion verkolla noin 800 ja yksityisraiteilla noin 90. Tasoristeyksiä on korvattu eritasoliittymillä käytettävissä olevien resurssien sallimissa puitteissa. Rautatieliikenteen turvallisuusongelmat kohdistuvat nimenomaan tasoristeyksiin. Osa ongelmista voidaan korjata radanpidon toimenpitein, mutta osa ongelmista johtuu autoilijoiden piittaamattomasta liikennekäyttäytymisestä.

Tasoristeykset ovat rautateiden liikenneturvallisuuden kannalta kriittisimpiä paikkoja. 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.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Keskeisin tavoite on luoda Suomeen rautatien suunnittelua, rakentamista ja koko elinkaarta koskeva lainsäädäntö, joka vastaa nykyisiä ja nähtävillä olevan tulevaisuuden tarpeita. Jo maantielain (503/2005) valmistelun yhteydessä selvitettiin eri liikenne-
muodoille yhteisen väylälain käyttömahdollisuutta, mutta lakien laajuus ja eri infrastruktuurimuodoille 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 silttä 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 ai-neelliset valitusperusteet, joten ratalain hyväksymisen yhteydessä voidaan kaukoliikenteen rautatiet poistaa asianosaisten ja rekisteröityjen yhdistysten muutoksenhaku-oikeutta 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. Kak-siosaisella toimituksella parannettaisiin luovuttajan asemaa, koska toisessa vaiheessa voidaan ottaa käsiteltäväksi asioita, joita ei ole voitu käsitellä ensimmäisessä vaihees-

sa. Samoin toisessa vaiheessa voidaan ratkaista asioita, jotka ovat ilmenneet ensimmäisen vaiheen lopettamisen jälkeen ja joita ei tiedetty toimituksen ensimmäistä vaihetta lopetettaessa. Ratatoimituksen yhteydessä voitaisiin toteuttaa tilusjärjestelyjä, 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 säännöksin. 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 taseisteyksiä voisi rakentaa vain vähäliikenteisille radoille. Lakiin on sisällytetty taseisteyksiä ja maastoajoneuvoilla liikkumista koskevat säännökset.

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 sovelletaan 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 liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti resurssien puitteissa. Laatutason saavuttaminen rautateiden koko runkoverkolla vaatisi noin x euron panostuksen. Radanpidon nykyrahoituksella tavoitteen saavuttaminen vaatisi vähintään 25 vuoden ajan.

Mahdollisuus ratatoimituksen jakamiseen kahdeksi toimitukseksi alentaa radanpitoviranomaisen maksettaviksi määrättävien korvausten korkokustannuksia. Toisaalta lunnastuksen jakaminen kahdeksi toimitukseksi voi vähäisessä määrin lisätä toimituskustannuksia. Korvauskohteet ja korvauserusteet 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.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Lain tavoitteissa on korostettu radansuunnittelun 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. Rautateiden lakkauttamismenettelyjen käyttöönoton myötä radanpitäjälle tulee lisätehtäviä.

Osa ratalaissa tarkoitetuista tehtävistä kuuluu Rautatieviraston toimialaan. Tällaisia tehtäviä olisivat mm...

Ehdotetulla lailla luotavat uudet menettelyt lisäävät jonkin verran rautatieviranomaisien työtehtäviä ja henkilöstötarvetta. Osa henkilöstötarpeesta johtuu uuden Rautatieviraston perustamisesta.

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 asiakkaina olevien yritysten asema ei ainakaan huonontuisi ehdotetun lain vaikutuksesta.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös säännökset rautatien lakkauttamisesta. Lakkauttamissäännösten vaikutus syrjäseudun asukkaisiin ei ole merkittävä, sillä hiljaimmat rataosat ovat lähes yksinomaan tavaraliikenteen käytössä.

4.5 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Lakiin on sisällytetty tasoristeysten suunnittelua, käyttöä ja kunnossapitoa sekä poistamista koskevat säännökset, joiden tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Uusia tasoristeyskoja 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 radanpitoviranomaisen 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 siitä, että alueelle on olemassa muu kulku- ja kuljetusyhteys.

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 ratatoimituksessa korvaus. Ehdotetun lain mukaiset luvat ovat olleet käytössä jo nykyisin, joten tältä osin yrityksille ei koidu lisätyötä eikä -kustannuksia.

5. Asian valmistelu

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 rataaistia valmistui 29.11.2005. Mietintö oli yksimielinen.

5.2. Lausunnot

Ratalakityöryhmän mietinnöstä hankittiin lausunnot...

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

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 valittamalla hakea muutosta edellä mainittuihin suunnitelmiin. Radanpitolviranomaisen 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, hoitoa koskevia säännöksiä ei sovelleta yksityisraiteilla, jotka sijaitsevat tieliikennelaisissa (267/1981) tarkoitetuilla yleiseltä liikenteeltä eristetyillä satama-, varasto-, tehdas- tai muilla vastaavilla alueilla. Edellä mainituilla alueilla rautatie on kuitenkin suunniteltava, rakennettava ja kunnossapidettava 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 määrättäisiin, että tätä lakia ei sovellettaisi yksityisraiteen lakkauttamiseen. Yksityisraide voi olla yksityisessä omistuksessa, jolloin valtion kiinteän omaisuuden luovuttamista koskevia määräyksiä 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 luovutukseen liittyen 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 raidetta, 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 sähköistuksen vaatimia laitteita. Rautatiellä ei tarkoiteta mettoa eikä pikaraitiotietä.

Pykälän 2 kohdassa määritellään rautatiealue. Rautatiealueella tarkoitetaan rautatien ja sen liikenteen hoitamiseen tarvittavaa aluetta. Rautatiealue sisältää rata-alueen. Laitteilla taas tarkoitetaan mm. sähköistysrakenteita ja turvalaitteita. Rautatiealueeseen kuuluvat tarvittaessa myös rautatieliikenteen palvelualueet.

Pykälän kohdassa 3 määritellään rautaliikenteen palvelualueet, joita ovat mm. varikko-, asema-, laituri-, kuormaus- ja liityntäpysäköintialueet.

Pykälän 4 kohdassa rata-alueella tarkoitetaan radan, ratapihan ja niihin välittömästi kuuluvien rakenteiden ja laitteiden vaatimaa aluetta.

Pykälän 5 kohdassa määritellään suoja-alue. Suoja-alueella tarkoitettaisiin rautatiealueen ulkopuolella olevaa ulottuvuudeltaan määrättyä aluetta, jolla edistetään radan ja rautatieliikenteen turvallisuutta. Suoja-alueella kiinteistön omistajan oikeusasemaa voitaisiin rajoittaa ja radanpitäjälle voitaisiin antaa tiettyjä toimivaltuuksia.

Pykälän 6 kohdassa näkemäalueella tarkoitetaan tasoristeyksestä radalle päin ulottuvaa esteettömän näkemän aluetta, jonka tarkoituksena on tienkäyttäjien turvallisuuden varmistaminen.

Pykälän kohdassa 7 määritellään liitännäisalue. Liitännäisalueella tarkoitetaan radanpidossa tarvittavaa maa-aineksen ottopaikkaa, maa-aineksen läjitysmaata tai radanpitoa varten tarpeellisen laitteiston tarvitsemää aluetta.

Pykälän 8 kohdassa radanpidolla tarkoitetaan kaikkia niitä tehtäviä ja toimenpiteitä, jotka liittyvät rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnitteluun, hankintaan, rakentamiseen, hallintaan sekä kunnossapitoon.

Pykälän 9 kohdassa rataverkolla tarkoitetaan Ratahallintokeskuksen hallinnassa olevaa valtion omistamaa rautatietä.

Pykälän 10 kohdassa yksityisraiteella tarkoitettaisiin muuta kuin valtion omistamaa ja Ratahallintokeskuksen hallinnoimaa raidetta, jolla on yhteys rataverkkoon. Yksityisraide voisi olla yksityisoikeudellisen tai julkisoikeudellisen yhteisön omistuksessa tai hallinnassa.

Pykälän 11 kohdassa tiellä tarkoitettaisiin yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) tarkoittamia yksityisiä teitä, maantielain (503/2005) tarkoittamia maanteitä ja maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) tarkoittamia katuja.

4 § Rautateiden luokitus

Rataverkko jaettaisiin kahteen luokkaan, 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.

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

Pykälän 3 momentissa esitetään, että 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 viranomaisten 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 huomioiden.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin ne palvelutavoitteet, joita rataverkolle asetetaan. Rautateiden tulisi olla turvallisia sekä rakenteeltaan että ominaisuuksiltaan ja tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen maan eri aluei-

den välillä. Edellä mainittuja tavoitteita toteutettaessa tulisi ottaa huomioon väestön määrä ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet, minkä vuoksi rataverkkoa kehitettäessä ja kunnossapidettäessä 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 tai rautateiden turvallisuuteen liittyvät syyt. Rakentamisen perusteena voisi olla liikenteestä aiheutuvien haittojen, kuten esimerkiksi tärinä- tai meluhaittojen poistaminen tai vähentäminen. Haittoja voidaan vähentää esim. melusteilla 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 velvoite olla rakentamatta vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Tämä kaavan noudattamisvelvollisuus on erilainen riippuen kaavan tarkoituksesta. Maakunta- ja yleiskaava ohjaavat rakentamista yleisemmällä tasolla ja asemakaavan 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. Rataosa voitaisiin rakentaa, jos olemassa oleva rataverkko ei enää täyttäisi liikenteen tai alueidenkäytön tarpeita eikä rataosuuden parantamisella voitaisi tyydyttää näitä tarpeita. Uusi rataosa voitaisiin rakentaa myös silloin, jos muulla tavoin ei ole mahdollista vähentää riittävästi liikenteestä aiheutuvia haittoja. Edellytyksenä jälkimmäisessä tapauksessa on kuitenkin se, että uudelle rataosuudelle on varattu rautatiealue, johon rakennettuna rautatie ei aiheuta haittaa ympäröivälle asutukselle eikä hankaloita muuta maankäytön suunnittelua. Radanpitäjä arvioi uuden rautatien tarpeellisuuden saamiensa ja hankkimiensa tietojen perusteella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä yleisistä periaatteista, jotka radanpitäjän on otettava huomioon rautatietä rakennettaessa. Lähtökohtana on yhteiskuntataloudellinen tehokkuus, jonka 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 rautatien rakentamisessa erityisesti huomioon otettavia seikkoja. Olennaista rakentamisessa ja parantamisessa on junaliikenteen ja muun liikenteen turvallisuus. Tärkeitä seikkoja ovat myös radan liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä kuntien alueidenkäytön ohjaus sekä ympäristönäkökohdat. Rautatien vaikutukset ympäristöön selvitetään ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain mukaisesti tai muulla tavoin. Myös itse rakentamisen ympäristövaikutukset on otettava huomioon.

Pykälän 4 momentin mukaan eri väestöryhmien tarpeisiin tulisi kiinnittää huomiota. Henkilöliikenteessä tulisi huomioida lasten, vanhusten ja liikuntarajoitteisten tarpeet, kun parannetaan tai rakennetaan kulkuväyliä rautatiealueella.

7 § Radanpitoviranomainen, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset.

Pykälän 1 momentissa määrättäisiin yleiseen liikenteeseen tarkoitettun valtion omistaman rataverkon haltijaksi Ratahallintokeskus. Valtio vastaisi valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksista. Radanpitäjällä olisi lopullinen vastuu rataverkon kunnosta siitä huolimatta, että ratatöitä 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 jotakin normaalia radanpitoa korkealaatuisempaa ulkopuolisen tahon aloitteesta. Tällaisia kohteita voisivat olla ylimääräiset 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 erkanemismvaihteesta lähtien.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin, että rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Pääasiallinen radanpidon rahoitus tulee siten valtion talousarviosta ja muusta radanpidon rahoituksesta on määräykset rautatielain x §:ssä (xxx/2006) ja rataverolaissa (605/2003). Rataverolaissa tarkoitettuja maksuja ovat rata- ja investointimaksu.

8 § Kiinteistöt.

Kiinteistölle annettaisiin tässä laissa laaja sisältö. Kiinteistöä koskeva tarkoittaisi myös määräälaa ja tilojen yhteistä aluetta, jotka kiinteistörekisterilain (392/1985) mukaan eivät ole kiinteistöjä.

2. Luku. Rautatien suunnittelu

9 § 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, mikä 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. Tämä pitkittäishankkeelle ominainen laaja vaikutus on mainittu pykälän 1 momentissa.

Pykälän 2 momentissa esitettäisiin, että radanpitäjä toimisi yhteistyössä liikenneviranomaisten, maakunnan liittojen, kuntien ja alueellisten ympäristökeskusten kanssa kaikissa rautatien suunnittelun vaiheissa. Liikenneviranomaisilla tarkoitetaan tässä tienpitoviranomaista sekä yksityisraiteen radanpitäjän suunnitellessa rataa myös radanpitoviranomaista. Rataverkon suunnittelu on osa alueiden käytön suunnittelua ja liikennejärjestelmän kehittämistä. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n 2 momentin mukaisesti radanpitäjän samoin kuin muidenkin viranomaisten on edistettävä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista.

Pykälän 3 momentin mukaan rautatien suunnittelun tulisi tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun. Liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva suunnittelu on erityisen tarpeellista kaupunkiseuduilla ja silloin kun liikennetarve on mahdollista tyydyttää vaihtoehtoisilla tavoilla.

10 § Tutkimusoikeus

Pykälässä ehdotetaan, että kiinteistöllä olisi sallittava rautatiealuetta varten tarpeellisten tutkimustöiden suorittaminen. Tutkimusten alustavasta luonteesta johtuen ja sen vuoksi, että kysymys ei tässä vaiheessa vielä ole todellisesta hankkeesta erityistä lupapäätöstä ei 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 mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus ja maaperän 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 tapahtuville tutkimustoimenpiteille täytyisi olla erityisen hyvät perusteet.

Alue, missä tutkimuksia voitaisiin tehdä, on suunnittelualue. Suunnittelualue sisältää suunnitellun rautatiealueen sekä rautatien vaikutusalueen. Vaikutusalueella tarkoite-

taan aluetta, johon rautatien haitalliset vaikutukset, esim. melu ja värinä, saattavat ulottua.

Tutkimustöihin saataisiin ryhtyä, kun radanpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai ratasuunnitelman laatimisen. Tätä tarkoittavasta 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.

11 § 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 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.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin informaatiotarkoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, maakuntakaavan ja yleiskaavan viranomaisvaikutukseen. Säännös täydentäisi 9 §:n 2 momenttia, jossa on säännös viranomaisyhteistyöstä.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma voitaisiin laatia ilman kaavaakin, jos rautatien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön ja ympäristöön voidaan muutoin selvittää yh-

dessä 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 ratahankkeen 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 ratahankkeen suunnittelu tarkentuisivat vaiheittain ja ratasuunnitelma voitaisiin sitten hyväksyä tarkennetun asemakaavan mukaisena. Ratasuunnitelmaa ei saisi hyväksyä vastoin asemakaavaa. Asiasta on säännös 4 momentin viimeisessä lauseessa.

12 § 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 ryhtyä 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. Ratkaisevaa on kuitenkin näissäkin hankkeissa ympäröivä maankäyttö ja ympäristön haavoittuvuus. Toisena pykälän harkinnanvaraisuutta osoittavana seikkana on sen arviointi, onko rautatiealuevarausta asemakaavaan tai oikeusvaikutteiseen yleiskaavaan otettaessa radan sijainti ja sen vaikutukset jo riittävässä määrin ratkaistu. 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 vaikutus selvitysten riittävyteen.

Momentin toisessa virkkeessä ehdotetaan, että yleissuunnitelma tulisi laatia aina silloin kun hankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä. Arviointimenettely koskee aina ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun asetuksen (268/1999) 6 §:n hankeluettelon 9 kohdan d alakohdassa mainittuja kaukoliikenteen rautateiden rakentamishankkeita. Lisäksi arviointimenettely saattaa koskea sellaisia yksittäisiä ratahankkeita, joihin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 4 §:n mukaan sovelletaan arviointimenettelyä.

13 § 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 asianosaiset 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 kiinteistörakenteeseen 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.

14 § 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 rakentamisrajituksen. Rakennuslupaviranomaisen olisi rakennuslupaa käsitellessään arvioitava, vaikeuttaako suunniteltu rakentaminen yleissuunnitelmassa 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 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 rauta-

tiealueen ulkopuolella hakijan käytössä olevalla maalla, jolloin rakennushanke estyisi kokonaan tai ainakin vaikeutuisi huomattavasti.

Rakentamisrajoitus olisi voimassa siihen saakka, kunnes yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa 27 §:n 1 ja 2 momentin nojalla. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

Jos radanpitäjän velvollisuudesta lunastaa alue tai suorittaa haitankorvaus taikka lunastus- tai haitankorvauksen suuruudesta syntyisi erimielisyyttä, ratkaistaisiin asia ratatoimituksessa 44 §:n mukaisesti.

15 § Ratasuunnitelma

Ratasuunnitelma olisi yksityiskohtainen suunnitelma, joka tulisi laatia ja hyväksyä kaikissa rautatien rakentamista tarkoittavissa tapauksissa. Vain sellaisissa rautatien rakentamista koskevissa hankkeissa, joiden vaikutukset ovat vähäiset, ei ratasuunnitelmaa tarvittaisi. Tällaisena hankkeena voitaisiin pitää esim. vastapenkereen rakentamista tai rummun jatkamista. Vaikutusten vähäisyyttä koskevan arvioinnin tekisi radanpitäjä. Edellytyksenä olisi lisäksi, että parantamista varten ei tarvitsisi ottaa uusia alueita rautatietarkoituksiin taikka että maanomistaja tai maanomistajaan verrattava haltija olisi antanut lisäalueen ottamiseen kirjallisen suostumuksen. 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 ne 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.

16 § Ratasuunnitelman sisältö

Pykälässä säädettäisiin siitä, mitä ratasuunnitelman tulee vähintään sisältää. Lähtökoh- ta on, että rautatie ja sen rakenteet osoitetaan ratasuunnitelmassa niin yksityiskohtai- sesti, että asianosaiset sen perusteella voisivat luotettavasti saada selvyuden radan si- jainnista sekä leveys- että korkeussuunnassa. Radan sijainti olisi esitettävä karttapiir- roksin ja rata olisi voitava asiakirjojen perusteella siirtää maastoon merkitsemällä sin- ne haltuun otettava rautatiealue, jonka rajat ratatoimituksessa lopullisesti määrättäi- siin. Pohja- ja maarakenteiden periaateratkaisujen sekä muiden, esim. sähkörataraken- teiden ja kuivatusjärjestelmien yleispiirteinen kuvaus palvelisi myös suunniteltavan hankkeen jatkoa tarjoamalla pohjan onnistuneelle ja yksityiskohtaiselle rakentamis- suunnittelulle. Esimerkiksi yläpuolisten alueiden vesien johtaminen rautatiealueen läpi kuvattaisiin ratasuunnitelmassa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös siitä, ratasuunnitelmaan olisi liitettävä riittä- vän luotettava kustannusarvio suunnitellun hankkeen kustannusohjauksen ja seuran- nan pohjaksi. Lisäksi ratasuunnitelmaan olisi liitettävä selvitys radan arvioiduista vai- kutuksista sen mukaan kuin edellä yleissuunnitelman osalta on esitetty. Ratasuunni- telmassa tulisi osoittaa myös tasoristeykset ja yksityisten teiden järjestelyt, koska poi-

kittaisyhteydet ovat tärkeitä muun liikkumisen kannalta. Jos vaikutusselvitysten perusteella ryhdyttäisiin rakenteellisiin toimenpiteisiin junaliikenteen haittojen ehkäisemiseksi, olisivat toimenpiteet kuten melu- ja värinäsuojauksen, 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 ratahankkeen tavoitteita vaarantamatta tilusjärjestelyin ja yksityistiejärjestelyin pyritään turvaamaan kiinteistöjen hyödyllinen käyttö.

Rautateillä on oikeusvaikutuksia rautatiealueen ulkopuolisilla suoja- ja näkemäalueilla, joista säädetään jäljempänä 38 ja 39 §:ssä. Kun maanomistajan oikeusasemaa tällaisilla alueilla rajoitettaisiin, olisi ratasuunnitelmassa osoitettava sekä suoja- että näkemäalueen ulottuvuus. Lunastustoimituksessa 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 voimassaolosta säädettäisiin jäljempänä 27 §:ssä.

Kun rautatietä rakennetaan uuteen paikkaa siirtämällä, lakkaisi rautatiealue pykälän 3 momentin mukaisesti vanhan suunnan osalta rautatiealueena. Poikkeuksellisesti voitaisiin tällainen vanha radan linjaus 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 rautatieliikennettä, sillä voisi olla käyttöä esimerkiksi varastoalueena tai puutavaran lastausalueena. Jos lakkaavan rautatien aluetta tarvittaisiin tällaisiin muihin tarkoituksiin, tulisi siitä määrätä ratasuunnitelmassa. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

17 § Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet

Liitännäisalueet on määritelty edellä 3 §:ssä. Tällaisten alueiden käyttötarkoitus ja sijainti tulisi osoittaa ratasuunnitelmassa. Sijainti olisi osoitettava karttapiirroksella niin yksityiskohtaisesti, että liitännäisalueen rajat voitaisiin 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.

Pykälän 1 momentissa on kysymys toistaiseksi voimassa olevista alueista ja niiden kulkuyhteyksistä. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin radanpitäjälle tulevista erityisistä oikeuksista radan rakentamisen ajaksi. Liitännäisalueeksi ottamisen vaihtoehtona voitaisiin rautatien rakentamiseen tarvittavan kiviaineksen saanti turvata osoittamalla ratasuunnitelmassa tietyltä alueelta oikeus ottaa kiviainesta tietty enimmäismäärä, jonka voidaan arvioida tyydyttävän rautatien rakentamisen tarpeen. Rakentamisen tai pa-

rantamisen yhteydessä syntyy yleensä tarve poistaa käytöstä maa-ainesta, 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.

18 § Tasoristeysten perustaminen

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin uusia ja pysyviä tasoristeyskohteita koskevien ratasuunnitelmien tai lupien edellytyksistä. Runkoverkolle ja muun rataverkon vilkasliikenteisille rataosille ei saisi rakentaa pysyvää tasoristeystä. Pysyvän tasoristeuksen saisi rakentaa ainoastaan muun rataverkon vähäliikenteiselle rataosalle. Runkoverkolla voitaisiin useiden tasoristeysten poistamisen yhteydessä siirtää jotakin olemassa olevaa tasoristeystä toiseen, liikenneturvallisuuden ja tarkoituksenmukaisuuden kannalta parempaan paikkaan. Siirtämiselle tulee olla erityisiä perusteita, esim. merkittävät kustannussäästöt, liikenneturvallisuuden merkittävä parantuminen alkuperäiseen tilanteeseen verrattuna tai rautatien molemminpuolinen liikenteellinen tarve. Konkreettinen tasoristeuksen rakentamistyö vaatisi radanpitoviranomaisen luvan.

Pääsääntöisesti uudet tasoristeyskohteet tai tasoristeyskohteita koskevat järjestelyt tehtäisiin ratasuunnitelmalla. Oikeus pysyvään tasoristeykseen on vahvistettava tietöimituksessa. Jos tasoristeuksen käyttö lisääntyy alkuperäisestä tai käyttötarkoitus muuttuu, esim. maatalouskäytöstä paikallisliikenteen käyttöön tai liikenteen kasvaessa alueen rakentamisen johdosta, olisi tasoristeykseen hankittava uusi lupa pykälän 3 momentin mukaisesti. Tällöin ei tehtäisi ratasuunnitelmaa. Tasoristeys on voitu alun perin suunnitella vain esim. maatalouskäyttöön, jolloin tasoristeyksestä puuttuvat varoituslaitteet, eikä ajoneuvojen turvallista lähestymistä varten rakennettu lepotasanne täytä raskaan ajoneuvoliikenteen vaatimuksia. Edellä lausutun perusteella on radanpitoviranomaisella oltava mahdollisuus puuttua olennaisesti lisääntyneeseen käyttöön tai tasoristeuksen käyttötarkoituksen muutokseen. Radanpitoviranomainen voisi liittää lupaan rakentamista ja kunnossapitoa koskevia ehtoja, joiden on oltava 35 §:ssä tarkoitettujen Rautatieviraston antamien määräysten mukaisia.

Tilapäiselle tasoristeykselle voitaisiin pykälän 4 momentin mukaisesti myöntää lupa radan luokasta ja liikennemäärästä riippumatta. Luvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että tasoristeys ei aiheuta liikenneturvallisuudelle ja sitä tarvitaan vain tilapäisesti radanpitoa varten.. Tilapäisen tasoristeuksen turvallisuus varmistetaan junaliikennettä koskevin varauksin tai turvalaittein.

Pykälän 5 momentissa kiellettäisiin maastoajoneuvon kuljettaminen rautatiealueella yleisesti. Moottorikelkan, muun teloin varustetun ajoneuvon tai muun kuin ilmarenkailla varustetun ajoneuvon kuljettaminen tasoristeuksen yli on sallittua ainoastaan silloin, jos kyseiselle tasoristeykselle on myönnetty edellä mainittuja ajoneuvoja koskeva lupa.

Tasoristeyskohteita poistetaan jatkuvasti juna- ja liikenneturvallisuus syistä. Olemassa ole-

villa tasoristeyksillä on radanpitoviranomaisen lupa. Olemassa olevatkin tasoristeykset muuttuvat juna- ja liikenneturvallisuuden kannalta vaarallisiksi liikennemäärien tai käyttötarkoituksen muuttuessa tai jos radan luokitus muuttuu esim. radan kunnostamisen ja sen perusteella tehtävän nopeudennoston vuoksi. Uusia pysyviä tasoristeyksiä ei pääsääntöisesti perusteta muuten kuin tämän pykälän 2 momentin mukaisten edellytysten täytyessä.

19 § Tasoristeysten poistaminen

Tasoristeyksiä koskeva sääntely on tarpeellisesta liikenneturvallisuuden ja radan kunnossapidon sekä radan kunnan säilymisen kannalta. Pykälän 1 momentissa annettaisiin radanpitäjälle oikeus laatia ratasuunnitelmaan määräyksiä tai kieltoja. Määräykset ja kiellot voisivat koskea tasoristeyksen perustamista, käyttämistä sekä tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Ratasuunnitelmassa voitaisiin jo määrätä 18 §:n mukaisesti, ettei tietyille rataosalla olisi mahdollista rakentaa tasoristeystä. Poistamisen edellytyksenä olisi, että korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja se on kulkukelpoinen.

Pykälän 1 momentissa määrättäisiin lisäksi, että tasoristeyksiin liittyvässä ratasuunnitelmassa olisi aina osoitettava mahdollisen korvaavan tien sijainti, poikkileikkaus ja korkeusasema.

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

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan radanpitäjällä olisi oikeus kustannuksellaan poistaa asemakaavan vastainen tasoristeys, jos hyväksytty korvaava kulkuyhteys on järjestetty ja kadunpitopäätös on tehty. Toimenpiteeseen ryhtyminen edellyttää päätöstä, johon tyytymätön voi hakea muutosta valittamalla. Asemakaavan liikennealueella ei kaavoissa käytettävistä merkinnöistä annetun ympäristöministeriön asetuksen perusteella erikseen osoiteta tasoristeyksiä, vaan ainoastaan eritasoratkaisut. Jos olemassa olevan tasoristeyksen kohdalla on eritasoa koskeva merkintä, olisi tasoristeys asemakaavan vastainen. Edellytyksenä tällaisen tasoristeyksen poistamiselle olisi, että korvaava kulkuyhteys kuten asemakaavan mukainen katu on olemassa ja rakennettu. Ennen kuin radanpitäjä päättää tässä tarkoitetun liittymän poistamisesta tai sulkemisesta, tulee niille kiinteistön omistajille tai haltijoille, jotka käyttävät liittymää, varata mahdollisuus esittää mielipiteensä. Jos liittymää käytetään yleisesti liikenteeseen, on liittymän poistamisesta tai sulkemisesta ennen päätöksentekoa kuulutettava. Kuulutusmenettelystä säädetään 23 §:ssä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin välitöntä vaaraa aiheuttavasta olemassa olevan yksityistien tasoristeyksestä. Välittömällä vaaralla tarkoitettaisiin tilannetta, missä esim. tien käyttötarkoitus muuttuu lyhyessä ajassa olennaisesti tai tien käyttäjämäärät kasvavat olennaisesti esim. teollisuuslaitoksen käynnistymisen myötä. Radanpitäjä voisi määrätä päätöksellään tässä momentissa tarkoitetun tasoristeyksen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen. Radanpitäjän tulisi ilmoittaa tässä momentissa tarkoitetusta muutoksesta hyvissä ajon etukäteen kiinteistön omistajalle tai haltijalle.

Tasoristeys voitaisiin tietenkin poistaa ilman ratasuunnitelmaa siten kuin maantielais-
sa (503/2005) tai yksityisistä teistä annetussa laissa (358/1962) säädetään. Tällöin
muukin henkilö kuin tienpitöviranomaisen, kunta tai radanpitäjä voisi hakea näissä la-
eissa tarkoitettua toimitusta.

20 § Laskuojat ratasuunnitelmassa

Pykälässä säädettäisiin laskuojan perustamisesta rautatietä tai liitännäisaluetta varten.
Jos rautatie- tai liitännäisalueen kuivana pitämiseksi olisi tarpeen sijoittaa laskuoja toi-
sen maalle tai johtaa kuivatusvettä toisen ojaan tai puroon, olisi siitä määrättävä rata-
suunnitelmassa. Laskuojaksi tarvittava alue olisi osoitettava ratasuunnitelmassa niin
yksityiskohtaisesti, että se voitaisiin merkitä maastoon. Laskuojaa varten perustetta-
isiin lunastustoimituksessa radanpitäjälle rasiteoikeus 51 §:n 1 momentin mukaan.
Laskuojan tekemisestä kuten esimerkiksi ojituksen luvanvaraisuudesta ja ojamaiden
hyväksikäytöstä sekä ojan kunnossapidosta olisivat muutoin voimassa vesi-
lain (264/1961) 6 luvun ojitusta koskevat säännökset, joihin momentissa viitattaisiin.

21 § Ratasuunnitelma erityistapauksissa

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi ratasuunnitelmista rautatiealueen lakkauttamista-
pauksissa, palvelualueen perustamistapauksissa ja tasoristeyskiä koskevana. Tällä het-
kellä on epäselvää, kuinka rautatiealue voidaan lakkauttaa. Rautatiealueet on hankittu
radanpitäjälle omistusoikeudella lunastuksin. Periaatteessa radanpitäjällä on mahdolli-
suus myydä sille tarpeeton maaomaisuus. Käytännössä näin ei ole ratojen osalta tapah-
tunut. Radanpitäjänä Ratahallintokeskus on ilmoittanut, että muutamat vähäliikentei-
set rataosat on toistaiseksi suljettu liikenteeltä.

Rautatien tai rautatiealueen lakkauttamisesta ei nykyisin ole säännöksiä. Nyt tähän
epäselvään asiantilaan on tarkoitus saada lainsäädännöllinen ratkaisu. Kun rautatiealue
lakkautetaan, siitä laadittaisiin ratasuunnitelma. Asiaa koskeva säännös on pykälän 1
momentissa. Lakkaavan rautatien alue siirtyisi viereisen tilan omistajalle ja asemakaa-
va-alueella kunnalle.

Ratasuunnitelma laadittaisiin myös palvelualueen perustamiseksi tai tasoristeystä kos-
kevana. Rautatieliikenteen turvallisuus edellyttää usein tasoristeysten poistamista, jol-
loin radanpitäjän on järjestettävä korvaavat kulkuyhteydet. Asiasta on tällä hetkellä
säännöksiä mm. yksityisistä teistä annetun lain 86 §:ssä.

22 § Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rakennuskiellosta. Sen jälkeen kun ratasuunni-
telma on hyväksytty ja hyväksymispäätös on annettu yleisesti tiedoksi 23 §:n 2 mo-
mentin mukaisesti, tulisi rata-alueelle sekä radan suoja- ja näkemäalueelle rakennus-
kielto sen sisältöisenä kuin jäljempänä säädetään rakentamisesta suoja- ja näkemäalu-

eelle. Säännöksellä estettäisiin ratahanketta vaikeuttava rakentaminen tulevilla rautatiealueella ennen rautatiealueen haltuunottoa.

23 § Vuorovaikutus

Rautatien rakentamisella on usein laajat vaikutukset ympäristöön ja sellaiseen henkilöpiiriin, jonka ulottuvuutta ei aina voida tarkkaan määritellä. Pykälässä säädettäisiin 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.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeudesta tehdä muistutuksia valmistuneesta yleis- tai ratasuunnitelmasta. Muistutusten tekoa varten suunnitelma on asetettava yleisesti nähtäville. Radanpitoviranomainen vastaisi kuulutuskustannuksista. Ilmoitus tulisi myös julkaista vähintään yhdessä paikkakunnalla yleisesti leviävässä sanomalehdessä.

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

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin edellä esitettyyn menettelyyn verraten yksinkertaisemmasta menettelystä niissä tapauksissa, jolloin nähtävillä ollut 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.

24 § Menettely vähäisissä ratahankkeissa

Vähäisissä ratahankkeissa, esimerkiksi pienissä ratapenkereiden vahvistamistöissä ei ole tarkoituksenmukaista aina noudattaa kaikkia vuorovaikutusta koskevia 23 §:n säännöksiä. Menettelyä voidaan yksinkertaistaa siten, että parannustyötä koskeva ratasuunnitelma asetetaan yleisesti nähtäväksi ilman, että kaikkien osapuolten lausuntoja ja muistutuksia hankitaan. Kyseessä on tällöin kuitenkin oltava vähäinen ratahanke, joka ei muuta paikkakunnan liikenneolosuhteita. Maanomistajaa on aina kuultava ja tälle on varattava mahdollisuus muistutusten tekemiseen. Myös kunnan lausunto (vai riittäisikö viranhaltijan kuuleminen esim. puhelimitse?) on näissäkin tapauksissa tarpeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vähäistä hanketta koskevan ratasuunnitelman sisältövaatimuksista. Jos vähäinen hanke edellyttää ratasuunnitelman tekemistä, voidaan

16 §:n edellyttämistä sisältövaatimuksista poiketa radanpitäjän harkinnan perusteella. Sisältövaatimuksia koskevat lievennykset tulisi olla tarkoituksenmukaisina perusteluvissa. Ratasuunnitelmasta on kuitenkin aina käytävä ilmi rautatiealueen sijainti ja suunnitelmaan sisältyvät rautatien rakenteet 16 §:ssä mainitulla tavalla.

25 § Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Suunniteltavien hankkeiden arvioidut ympäristövaikutukset on selvitettävä jo yleissuunnitelmaa laadittaessa, kuten yleissuunnitelman sisältöä koskevassa 13 §:ssä on edellytetty. Yleissuunnitelma on tämän lain 12 §:n mukaan aina laadittava niissä tapauksissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä. Ympäristövaikutukset on arvioitava aina pitkämatkaista liikennettä koskevista rautateiden rakentamishankkeista. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä voidaan yksittäistapauksissa ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain 4 §:n mukaan edellyttää muistakin hankkeista. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä laadittu arviointiselostus on liitettävä yleissuunnitelmaan, ja jos laadittu arviointi on myös ratasuunnittelun kannalta riittävä, ei muuta selvitystä tältä osin enää tarvita.

Yleis- ja ratasuunnitelmien sisältövaatimukset on kuvattu 13 ja 16 §:ssä. Selvyyden vuoksi tämän pykälän 2 momenttiin on otettu säännös, jonka mukaan suunnitelmasta on ilmentävä, 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.

26 § Suunnitelmien muuttaminen

Yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätös on sitova hallinnollinen päätös, jolla on laissa säädetty oikeusvaikutukset. Hyväksymispäätöstä on sellaisenaan noudatettava. Jos hyväksyttyä yleis- tai ratasuunnitelmaa on tarpeen muuttaa, olisi muutosmenettelystä pääasiallisesti voimassa, mitä uudesta yleis- tai ratasuunnitelmasta on voimassa. 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 yksityiskohtainen tarkka suunnitelma, jonka mukaan rakentamisen tulee tapahtua. Kuitenkin rakennustyön aikana saattaa syntyä ennalta arvaamattomia yllätyksiä, jotka vaatisivat muutoksia hyväksytyyn ratasuunnitelmaan. Esimerkiksi radan korkeusasemaa tai joitakin teknisiä ratkaisuja on muutettava, jos maaperäolosuhteet ovat osoittautuneet toisenlaisiksi kuin oletettiin. Jos tällaisten toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan vähäisiksi, voitaisiin hyväksytyyn ratasuunnitelmaan tehdä tätä tarkoittava muutos ilman että tarvitsisi ryhtyä varsinaiseen suunnitelman muutosmenettelyyn.

27 § *Suunnitelmien voimassaoloaika*

Yleis- ja ratasuunnitelma ovat ratahankkeiden 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 asetettava tietyt voimassaoloajat. Ratasuunnitelma joudutaan tarkistamaan lyhyemmän ajan kuluttua, koska se sisältää paljon teknisiä yksityiskohtia. Ratasuunnitelmien sisältöön vaikuttaa keskeisesti EU:n lainsäädäntö, minkä vuoksi ratasuunnitelmia ei kannata tehdä varastoon vuosia ennen ratahankkeen toteuttamista.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaisi, ellei ratasuunnitelman laatimista ole aloitettu kahdeksassa vuodessa sen vuoden päättymisestä lukien, jolloin yleissuunnitelma oli lainvoimaisesti hyväksytty.

Ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta säädettäisiin 27 §:n 1 momentissa. Ratasuunnitelman laatimiselle ei olisi erityistä määräaika. Yleissuunnitelman rautessa esitetyllä tavalla olisi yleissuunnitelma ainakin hallinnollisessa menettelyssä käsiteltävä uudelleen.

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 myös, 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.

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. Rauenteiden yleissuunnitelmien uudelleen käsittely eli samojen asioiden kahteen kertaan käsittely ei olisi tarkoituksenmukaista. Tämän vuoksi ehdotetaan, että radanpitolviranomaisella olisi oikeus pidentää päätöksellään ratasuunnitelman hyväksymispäätöstä enintään neljällä vuodella ja sen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriöllä erityisistä syistä vielä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Voimassaolon jatkaminen ei olisi automaattista, vaan perustuisi tapauskohtaiseen harkintaan sekä 10 ja 13 §:n edellytysten täyttymiseen. Vain ajan tasalla olevien, ympäristöllisesti hyväksyttävien ja teknisesti toteuttamiskelpoisten yleissuunnitelmien voimassaoloa voitaisiin jatkaa. Sekä radanpitolviranomaisen että ministeriön tekemään jatkamispäätökseen voitaisiin hakea muutosta valittamalla.

Pykälän 3 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. Ratatyö katsottaisiin alkaneeksi, kun rautatietarkoituksiin tarvittava alue on

otettu tienpitäjän haltuun jäljempänä 48 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Ratasuunnitelma vanhenisi tekniikan kehittymisen vuoksi nopeammin kuin yleissuunnitelma.

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

28 § Seuranta.

Radan rakentamisella pyritään tiettyjen positiivisten vaikutusten aikaansaamiseen ja mahdollisten haitallisten vaikutusten minimoimiseen. Vaikutukset tulee arvioida suunnittelutyön yhteydessä ja vaikutusarvioinnit kuuluvat yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman sisältövaatimukseen. 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 uusien hankkeiden 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. Radanpitoviranomaisen asiana olisi luoda tarkoituksenmukaiset seurannan menettelytavat.

29 § Suunnitelmien hyväksyminen.

Pykälässä säädettäisiin yleis- ja ratasuunnitelmien hyväksymistä koskevasta päätösvallassa. Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyisi sellaiset ratasuunnitelmat, jotka koskevat rautatiealueen lakkauttamista. Radanpitoviranomainen hyväksyisi muut ratasuunnitelmat ja kaikki yleissuunnitelmat sekä rataverkon että myös yksityisraiteiden osalta. Jos keskeiset yhteistoimintatahot eli asianomainen kunta, maakunnan liitto tai ympäristökeskus olisi suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä radanpitoviranomaisen kanssa, tulisi radanpitoviranomaisen siirtää suunnitelman hyväksyminen liikenne- ja viestintäministeriön ratkaistavaksi. Olennaisia olisivat suunnitelman keskeisimmät ratkaisut. Radanpitoviranomaisella 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 hoito, väliaikaiset liikennejärjestelyt, yksityisraideliittymät sekä tasoristeykset ja rautatiealueeseen kohdistuvat muut toimenpiteet

30 § Hoito.

Pykälän 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä esitettäisiin hoidon sisällön perusnormi. Hoidon taso määräytyisi rautatien luokan mukaisesti. Rautatie on aina pidettävä turvallisessa kunnossa, kyse on vain siitä, mikä on luokan mukainen nopeusrajoitus tai akselipaino sekä millainen liikennemäärä kullakin rataosalla liikennöi.

Rautatien luokituksen perusteella radanpitäjä määräisi hoidon tason ja sisällön. Hoidon tasoa määrittäessä 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 hoidon tasoon. Rautatien liikenteellinen merkitys vaihtelee rataosan sijainnin ja käyttötarpeen mukaan. Hoidolle määrätyt vasteajat tulee olla lyhyitä ja valvonta- sekä tarkastustoiminta aktiivista liikenteellisesti merkittävillä rataosilla. Säätilalla ja sen ennakoitavissa olevilla muutoksilla on vaikutusta ensinnäkin vuotuisen hoidon suunnittelussa, mutta erityisesti kunnossapitäjän 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 hoidossa huomioitavien liikenteen toimivuuden sekä liikenne- ja turvallisuuden lisäksi myös ympäristönäkökohdat. Ympäristön kannalta hoidossa ja sen suunnittelussa on tärkeä osa työmenetelmillä ja materiaalivalinnoilla.

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

31 § Rataosuuden rajoitettu hoito.

Pykälän mukaan radanpitoviranomaisella olisi valta päättää, ettei jotain rataosaa pidettäisi yleistä luokitusta vastaavassa kunnossa. Pääsääntö olisi kuitenkin se, että jos radan kunto heikkenee tai liikennemäärät vähenevät, tulee kyseisen rataosan luokitusta laskea kuntoa ja liikennemäärä 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 lakkaamista kokonaan.

32 § Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen.

Radanpitoviranomaisella olisi pykälän mukaan oikeus rajoittaa liikennettä, kieltää liikenne toistaiseksi taikka määräajaksi radalla tai sen osalla. Radanpitoviranomainen voi määrätä kiellon tai rajoituksen, jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka on roudan sulamisen, sateen tai muun syyn vuoksi rakenteeltaan heikentynyt.

Radanpitoviranomaisen on päätöstä tehdessään huomioitava radan kunnan lisäksi myös liikenne- ja junaturvallisuus.

33 § Tilapäinen kulkutie.

Pykälän mukaan kyseessä olisi yllätyksellisten tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttama este liikenteelle. Jotta liikenne voisi sujua esteen poistamisen ajan, olisi radanpitoviranomaisella 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 alueella tie on, haittaa tai vahinkoa, olisi tällä oikeus saada siitä korvaus radanpitäjältä.

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.

34 § Kiireelliset ratatyöt.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin radanpitoviranomaisen oikeudesta rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite tai pengeri, jos rautatie on yllättävästä syystä vaarassa vaurioitua ja tämän vuoksi liikenne radalla estyisi. Rakennelma, laite 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, laite tai pengeri sijoitettaisiin, olisi varattava mahdollisuus tulla kuulluksi. Koska rakentamisen usein on tapahduttava viipymättä, olisi kuuleminenkin suoritettava mahdollisuuksien mukaan.

Pykälän 2 momentissa velvoitettaisiin radanpitoviranomainen käynnistämään ratasuunnitelman laatimisen välittömästi pysyvää rakennelmaa, laitetta tai pengertä koskevan rakentamispäätöksen tekemisen jälkeen.

35 § Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tienpitäjän velvollisuudesta tehdä tasoristeykseen liittyvä tie ja pitää sitä kunnossa. Tie tulee tehdä ja hoitaa radanpitoviranomaisen 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.

Pykälän 2 momentin mukaan tasoristeystä koskevat määräykset antaa Rautatievirasto. Tasoristeystä koskevien radanpitoviranomaisen lupaehtojen tulee olla määräysten mukaisia ja määräyksiä tarkentavia tai täydentäviä. Hakijan on tehtävä tasoristeys omalla kustannuksellaan.

Pykälän 3 momentin mukaan tienpitäjän on muutettava tasoristeykseen liittyvää tietä radanpitoviranomaisten ohjeiden mukaan, jos tasoristeuksen käyttö on merkittävästi lisääntynyt tai muuttunut ja tästä aiheutuu vaaraa liikenteelle tai haittaa radanpidolle. Lähtökohtana on pidettävä tasoristeuksen nykyistä kuntoa, laitteita ja sijaintia suhteessa tasoristeuksen nykyiseen käyttöön. Tässä momentissa tarkoitetut toimenpiteet eivät voi olla oikeusvaikutteisen kaavan vastaisia. Tienpitäjälle asetettaisiin velvoite muuttaa tie radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan sellaiseksi, että liikenteen lisääntymisestä tai muuttumisesta aiheutuva vaara poistuu tai vähenee.

Radanpitoviranomainen voi suorittaa tai teettää tässä momentissa mainitut toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella, jos tienpitäjä laiminlyö velvollisuutensa. Radanpitoviranomaisen tulee ilmoittaa töiden aloittamisesta tienpitäjälle.

36 § Rautateiden muutostöiden vaikutus tasoristeuksiin

Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin radanpitäjä tekemään kustannuksellaan työt tarvittavine laitteineen, jotta tie voidaan johtaa rautatiealueen poikki, jos radanpitäjä katkaisee tien radan rakentamisen tai parantamisen vuoksi.

Pykälän 2 momentin mukaan esitetään, että radanpitäjän on korjattava tasoristeykseen liittyvä tie ohjeiden mukaiseksi tai entistä vastaavaksi, jos radan rakentamisen tai parantamisen yhteydessä tasoristeuksen 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.

37 § Rautatiehen kohdistuva työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle

Rautatiehen kohdistuva työ sekä rautatien tarvitsemien rakennelmien, johtojen ja muiden rakennelmien tai laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle vaatisi pykälän mukaan radanpitäjän luvan.

Luvan myöntäminen perustuisi radanpitäjän harkintaan ja lupaan voitaisiin liittää tarpeen mukaan ehtoja. Työ voi olla rautatiehen kohdistuvaa kaivutyötä taikka johtojen asettamista radan viereen tai radan ali tai yli taikka rakennelmien tai laitteiden sijoittamista rautatiealueelle. Luvanvaraisuuden ulottuvuus rautatien ala- tai yläpuolisiin toimenpiteisiin riippuu siitä, arvioiko radanpitäjä toimenpiteillä olevan vaikutusta juna- ja liikenneturvallisuuteen tai radan kunnossapitoon. Luvan saajan asiana on tehdä rakennelmansa ja laitteensa sekä pitää ne kunnossa. Jos niistä sitten aiheutuisi vaaraa liikenteelle tai haittaa radanpidolle, olisi luvan saajan tehtävä kustannuksellaan radanpitäjän vaatimat muutokset. Jos muutoksista huolimatta vaara liikenteelle tai haitta radanpidolle jatkuu, olisi luvan saaja velvollinen siirtämään rakennelman tai laitteen taikka poistamaan sen rautatiealueelta. Siirtäminen tai poistaminen tapahtuisi luvan saajan 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.

4 luku. Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

38 § 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 ratapölkkyjen 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 näkyvyyden kannalta hankalissa paikoissa pitempikin kuin 30 metriä. Etäisyys ei missään olosuhteissa voisi olla yli 50 metriä.

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

39 § Näkemäalue.

Näkemäalueiden tarkoituksena olisi pykälän 1 momentin mukaan turvata liikenneturvallisuus säilyttämällä hyvä näkyväisyys tasoristeykskohdissa. 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, asiaa päätetään ratatoimituksessa.

40 § Rakennelmat ja laitteet rautatiealueen ulkopuolella.

Edellä 38 ja 39 §:n mukaan rakennusten pitäminen on kielletty suoja- ja näkemäalueella. Tässä pykälässä säädettäisiin, että sellaisten rakennelmien ja laitteiden, jotka eivät ole rakennuksia, pitäminen olisi kielletty maantien suoja- ja näkemäalueella edellyttäen, että niistä tai niiden käytöstä aiheutuisi vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa tienpidolle.

41 § *Poikkeukset kielloista*

Riittävän joustavuuden turvaaminen maankäytössä ja kulloistenkin tapausten erityispiirteiden huomioon ottaminen vaatii mahdollisuuden poiketa 38-39 §:ssä säädetyistä kielloista. Kun rakentamista tulee arvioida liikenne- ja junaturvallisuuden ja tien- sekä radanpidon kannalta, ehdotetaan, että poikkeamisvalta olisi kaikissa tapauksissa radanpitoviranomaisella. Poikkeamisen edellytyksenä olisi, että suunniteltu hanke kuten rakennus maantien 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. Radanpitoviranomaisen antama poikkeamispäätös olisi oltava käsillä rakentamisesta päättävän viranomaisen harkitessa maankäyttö- ja rakennuslain taikka muun lainsäädännön edellytyksiä luvan myöntämiseksi suunnitellulle rakennushankkeelle.

42 § *Poikkeukset rajoituksista.*

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin nykyisen lain tapaan, että tienvarsien olemassa olevaa oikeustilaa suojataan. Tämän vuoksi 38-40 §:n mukaiset maanomistajan käyttövallan rajoitukset tai tien tai radanpitoviranomaisen oikeus puuttua maanomistajan omaisuuteen eivät olisi mahdollisia eikä 41 §:ssä tarkoitettu poikkeamispäätös tarpeen alueella, joilla ei ole ollut toimenpiteen kuten rakennuksen rakentamisen tai aidan istuttamisen aikana mainittuja rajoituksia. Kuitenkin milloin tasoristeyksen rakentamisesta johtuen näkemäalueet ulottuvat tällaisille alueille, voi kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma vaarantaa liikenne- ja junaturvallisuutta tai haitata tien- tai radanpitoa. Tällaisissa tapauksissa tien- tai radanpitoviranomainen voisi määrätä, että kasvillisuus taikka rakennus tai rakennelma tulisi muuttaa taikka poistaa tai siirtää toiseen paikkaan omistajan toimesta. Omistajan laiminlyödessä velvollisuutensa voi tienpitoviranomainen ryhtyä toimenpiteisiin 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 38-40 §: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.

43 § *Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely.*

Ennen kuin ryhdytään poistamaan suoja- ja näkemäalueilta kasvillisuutta tai luonnonesteitä, tulisi tien tai radanpitoviranomaisen hyvissä ajoissa ennen työhön ryhtymistä ottaa yhteys maanomistajaan, jotta raivaus voisi tapahtua mahdollisimman vähän vahinkoa tai haittaa aiheuttavalla tavalla. Maanomistaja voi myös itse poistaa kasvillisuuden tien tai radanpitoviranomaisen osoituksen mukaan, jos osapuolet siitä so-

pivat. Jos toimenpiteet koskevat lukuisia kiinteistöjä tai maanomistajia, tulisi asiasta kuuluttaa xx §:n mukaisesti.

5 luku. Alueiden hankkiminen ja korvaukset

44 § Ratatoimitus.

Pykälässä säädettäisiin rautateihin liittyvästä kiinteistötoimituksesta. Maantielain mukaisesti rautateitä koskevaa lunastustoimitusta kutsuttaisiin ratatoimitukseksi. Tässä toimituksessa lunastettaisiin radanpitäjälle tulevat oikeudet, määrättäisiin korvaukset ja tehtäisiin tarvittavat kiinteistötekniset toimenpiteet. Rautatiealuetta voitaisiin hankkia myös vapaaehtoisin kaupun sekä muilla maakaaren (540/1995) määräämillä tavoilla.

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

Ratatoimituksen suorittaa 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.

45 § Ratatoimituksen vireilletulo.

Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaisi 22 §:n 1 momentin mukaan ratasuunnitelmasa osoitettujen alueiden ja erityisten oikeuksien lunastamiseen. Tämän perusteella radanpitäjällä olisi toimivalta hakea ratatoimituksen määräämistä. Ratasuunnitelma olisi ehdotuksen 95 §:n 1 momentin mukaan pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, joten ratatoimitusta voitaisiin hakea odottamatta valitusten lopullista ratkaisua. Kun vaikutuksiltaan vähäisissä rautatien parantamisissa maanomistajan antama kirjallinen suostumus korvaa ratasuunnitelman, tapahtuisi näissä tapauksissa ratatoimituksen hakeminen suostumuksen perusteella.

46 § Asianosaiset ratatoimituksessa ja ympäristövahinkojen korvaaminen.

Asianosaiskäsitettä ei ole lunastuslaissa määritelty, mutta lähtökohtana on, että asianosainen on se, jolta lunastetaan omaisuutta. Lunastuslain 38 §:n mukaan jos työntekijä tai naapuri taikka muu henkilö, jolta ei lunasteta omaisuutta, kärsii lunastuksen tai lunastuksella toteutettavan yrityksen vuoksi merkittävää haittaa tai vahinkoa, josta olisi määrättävä korvaus, jos häneltä olisi lunastettu, haitta tai vahinko voidaan vaadittaessa korvata, jos korvaamista on olosuhteisiin katsoen pidettävä kohtuullisena. Vakiintuneesti tällaisten tahojen asemaa ei ole pidetty asianosaisasemana. Ratatoimituksissa ei kuitenkaan ole rajattu asianosaisasemaa pelkästään siihen tahoon, jolta lunastetaan omaisuutta, vaan ratahankkeen vaikutusten ulottuvuuden perusteella.

Jotta menettely ratatoimituksessa olisi yhdenmukainen lunastuslain ja muun kiinteis-

tönmuodostamislainsäädännön kanssa ehdotetaan, 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 se, jolta omaisuutta lunastetaan taikka jonka omaisuuden muuten puututaan, mutta voisi ratahankkeiden usein laajalle ulottuvien vaikutusten johdosta olla sellainenkin, joka ei luovuta omaisuutta.

47 § Haltuunotto.

Pykälässä säädettäisiin rautatie- ja muiden alueiden haltuunotosta. Haltuunotto edellyttää haltuunottokatselmuksen suorittamista, jossa selvitetään haltuun otettava omaisuus. Katselmus tapahtuisi ratatoimituksessa. Haltuunotto voisi tapahtua haltuunottokatselmuksen yhteydessä tai jonakin haltuunottokatselmuksessa määrättävänä myöhempänä ajankohtana. Haltuunoton tapahduttua katsottaisiin tietyön alkaneen haltuun otetulla alueella. Ratasuunnitelmassa osoitetut tiealueet tulevat radanpitäjän haltuun vain väliaikaisesti siihen saakka, kunnes uusi tie on tehty, jolloin näiden alueiden hallinta siirtyisi takaisin kiinteistöjen omistajille. Haltuunottohetkellä syntyisi tienpitäjälle 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 korvaisi ratasuunnitelman 15 §:n mukaisesti. Suostumus voi sisältää myös sopimisen korvauksista, haltuunotosta ja muista ratahankkeeseen mahdollisesti liittyvistä seikoista. Haltuunotto näissä tapauksissa tapahtuisi 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 siitä 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.

48 § Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen.

Ratatoimitus perustuu ratasuunnitelmaan tai vaikutuksiltaan vähäisissä rautatien parantamisissa maanomistajan antamaan kirjalliseen suostumukseen. Näiden perusteella vahvistettaisiin lunastuspäätöksessä ratatoimituksen lopussa lunastuksen kohde. Jos lunastuksen kohteen lopullinen sijainti tai ulottuvuus on jäänyt ratatoimituksessa määrättäväksi tai esimerkiksi rautatiealuetta tarvitaan vähemmän kuin ratasuunnitelmassa on osoitettu, lunastuksen kohde määrättäisiin radanpitäjän osoituksen mukaan. Erityisesti syystä voidaan lunastuksen kohdetta vahvistettaessa poiketa ratasuunnitelmasta esimerkiksi jos tarvitaan lisää rautatiealuetta tai kiinteistölle 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. Omistukseen tullut rautatiealue voitaisiin myös liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön.

49 § Käyttöoikeuden perustaminen.

Rautatiealueet siirtyisivät 48 §:n 2 momentin mukaan lunastuspäätöksen tultua lainvoimaiseksi radanpitäjän omistukseen. Erityisesti niissä tapauksissa, jolloin rautatiealueen tarkoitamaan tilaan kohdistuu muita kuin radanpitotarkoituksia, olisi tarkoituksenmukaista perustaa radanpitäjälle rautatietä varten omistusoikeuden sijaan käyttöoikeutena pysyvä erityinen oikeus. Erityinen oikeus olisi pysyvästi voimassa siihen saakka, kunnes rautatie lakkautettaisiin ja rautatiellä olisi tuolloin kaikki ehdotetun lain oikeusvaikutukset. Käyttöoikeus olisi pysyvä myös käyttöoikeuden kohteena olevan kiinteistön vaihtaessa omistajaa.

Tämän vuoksi ehdotetaan, että sijoitettaessa rautatie tunneliin, padolle, kannelle tai rautatie katettaisiin kannella, perustettaisiin rautatietä varten ratatoimituksessa rautatiealueeseen käyttöoikeus sen mukaan kuin ratasuunnitelmassa osoitetaan. Samoin meneteltäisiin, kun rautatien ylä- tai alapuolelle osoitettaisiin oikeusvaikutteisessa kaavassa rakentamista.

Milloin kaavaa muuttamalla osoitettaisiin olemassa olevalle rautatiealueelle rakentamista, tulisi myös niissä tapauksissa laatia ratasuunnitelma, jossa rautatiealueeseen osoitettaisiin käyttöoikeus ja rakentamisesta johtuvat mahdolliset muut järjestelyt. Rautatiealueeseen kohdistuva rakentaminen muuhun kuin rautatietarkoituksiin tulisi mahdolliseksi määräämällä ratasuunnitelmassa käyttöoikeuden ulottuvuudesta. Koska kysymyksessä olisi rautatiealueelle sen ylä- tai alapuolelle kohdistuva työ, edellyttäisi se 37 §:n tarkoittaman radanpitäjä luvan. Milloin rautatie ratasuunnitelmassa on osoitettu kulkeväksi 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. Päällekkäisten oikeuksien syntyessä ehdotetaan kiinteistöjärjestelmän selkeyden säilyttämiseksi, että sijoitettaessa rautatie muun kuin radanpitäjän hallinnassa olevalle lunastusyksikön alueelle kuten rautatiealueelle, tulisi rautatietä varten perustaa omistusoikeuden sijasta käyttöoikeus.

50 § Oikeuksien raukeaminen.

Selkeyden vuoksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että radanpitäjän saadessa edellä esitetyllä tavalla rautatie- tai liitännäisalueeseen omistus- tai käyttöoikeuden, lakkaisivat näihin alueisiin kohdistuvat kiinnitykset ja muut erityiset oikeudet suoraan lain perusteella. Erityisillä oikeuksilla ymmärretään tässä sekä lunastuslain 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.

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

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

51 § Laskuojat.

Laskuojalla tarkoitetaan rautatien kuivana pitämistä varten tarpeellista ojaa, joka johdtaa rautatien vieriojista tulevat kuivatusvedet tiealueen ulkopuolella vesistöön. Laskuoja voi olla tarpeen myös liitännäisalueen kuivattamiseksi. Ratasuunnitelmassa osoitettaisiin laskuojien sijainti, ja niitä varten tarpeelliset alueet otettaisiin haltuun muun haltuunoton yhteydessä tai erikseen. Laskuoja-alueisiin perustettaisiin ratatoimituksessa radanpitäjälle kiinteistönmuodostamislain 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. Siirrostä päätettäisiin ratatoimituksessa. Siirtämisestä ei voisi erikseen valittaa lunastuslain 89 §:n 2 momentin perusteella. Ojitustoimituksessa määrättäisiin sitten yhteisestä ojitusvelvollisuudesta, ojan kunnossapidosta ja korvauksista. Ratasuunnitelmassa osoitettua ojan paikasta voitaisiin ojitustoimituksessa vähäisessä määrin poiketa, jos se olisi tarpeen ojituksen toteuttamisen kannalta. Oja-asian siirrosta säädettäisiin pykälän 2 momentissa.

Sitten kun laskuoja on tullut rakennetuksi, määrättäisiin siitä myöhemmin aiheutuvat vahingot ja haitat vesilain eikä ratalain mukaan. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentissa.

52 § Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja luotettavuuden kannalta ehdotetaan, että kiinteistöön kohdistuvat suoja- ja näkemäalueet merkittäisiin ratatoimituksen toimituskartalle ja mikäli tarvetta on 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.

53 § Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena.

Milloin toimituksen kohteena on suuri rautatiehanke ja paljon kiinteistöjä, voi toimituksen kesto aika venyä. Tällaisissa tapauksissa maanomistajat voivat joutua odottamaan korvauksia pitkäänkin mahdollisista ennakkorvauksista huolimatta. Yleistie-toimituksessa ei ole ollut myöskään mahdollista päättää toimituksen aikana joistain korvausasioista lopullisina siten, että niistä voitaisiin hakea muutosta kesken toimituksen. Tämän vuoksi ehdotetaan, että toimitusmääräyksen mukaisen ratatoimituksen tarkoittama lunastus voitaisiin jakaa kahteen toimitukseen. Koska menettely vaikuttaisi toimituskustannuksiin, se tapahtuisi radanpitäjän aloitteesta ja päätöksen tekisi rata-toimituksen toimitusinsinööri. Tällaiseen päätökseen ei saisi 79 §: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 toimituksen alkuvaiheissa ja jotka ovat riippumattomia tiehankkeen valmistumisesta. Tällaisia korvauksia olisivat ennen kaikkea kohteenkorvaukset.

Kun ensimmäinen toimitus lopetetaan, annettaisiin siitä valitusosoitus. Toimitusinsinöörin tulisi sitten viran puolesta jatkaa lunastusta toisella ratatoimituksella ilman että sitä tarvitsisi asianosaisten 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 tien rakentamisen yhteydessä lunastettu alue on supistunut tai laajentunut. Näistä asioista ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa.

54 § Tilusjärjestely.

Maantien rakentaminen aiheuttaa usein tilusten pirstoutumista, mikä vaikeuttaa niiden käyttämistä tehokkaasti ja tuottavalla tavalla. Kiinteistöjaotuksesta johtuen tilusten pirstoutumista ei voida tiehankkeissa 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 68 §:n 2 momentin mukainen hankeusjakotoimitus, käsiteltäisiin tilusjärjestelyasiat tuossa uusjakotoimituksessa, johon sovellettaisiin paitsi kiinteistönmuodostamislain säännöksiä myös lunastuslain 82 §:ää ja ehdotettavan lain 55-58 §:ä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilusjärjestelytoimenpiteistä. Ensisijaisena toimenpiteenä olisi tilusvaihdon suorittaminen kiinteistöjen kesken, jolloin vaihdettaisiin alue aluetta vastaan. Toissijaisesti ellei tilusvaihtoa voida sopivasti suorittaa, tulisi kysymykseen alueen siirtäminen toisesta kiinteistöstä toiseen rahakorvausta vastaan. Rahakorvauksen tulisi olla täysi korvaus saadusta tilusalasta lunastuslain korvausperusteiden mukaan. Lisäksi ehdotetaan, että kiinteistöön rinnastettaisiin tilusjärjestelytapauksissa lakkautettu rautatiealue.

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

55 § 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, jolloin tilusjärjestely harkitaan tarpeelliseksi tien aiheuttaman tilusten haitallisen pirstoutumisen vuoksi. Momentin 2 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, milloin rautatie 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 käyttämisestä rajoittavat suoja- ja näkemäaluemääräykset. Momentin 4 kohdan mukaan tilusjärjestely voitaisiin suorittaa, jos talousyksikön jokin osa on rautatien rakentamisen 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 kohdassa olisi edellytyksenä 1 momentin 1 kohdan tilusjärjestelylle, että sillä saataisiin aikaan merkittävä parannus kiinteistöjaotukseen. Tämä osoittaisi tilusjärjestelyjen palvelevan myös julkisia kiinteistöjärjestelmän selkeystarpeita. Momentin 2 kohdan mukaan kaikkien tilusjärjestelyjen yleisenä edellytyksenä olisi, ettei niistä aiheudu kenellekään merkittävää haittaa. Tällaista haittaa ei saisi aiheutua järjestelyn piiriin kuuluvien kiinteistön omistajille eikä muillekaan kuten vuokramiehelle tai naapurille. Säännöksessä siis ehdotetaan haittakynnyksen alentamista nykyisen lain huomattavasta haitasta merkittäväksi haitaksi. Näin tilusjärjestelyjen toteuttamisedellytyksiä helpotettaisiin nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Lisäksi tilusjärjestelyillä ei saisi vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista. Tästä säädettäisiin momentin 3 kohdassa.

Koska tilusjärjestelyillä pyritään maantien aiheuttamien haitallisten seurausten poistamiseen tai vähentämiseen ja kiinteistöjen käyttökelpoisuuden lisäämiseen sekä kiinteistöjaotuksen parantamiseen, ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että tilusjärjestelyjä voitaisiin ratatoimituksessa suorittaa ilman asianomaisen kiinteistön omistajan

suostumusta. Koska tilusjärjestelyjen johdosta kiinteistön arvo vakuutena ei yleensä laske tai milloin poikkeuksellisesti niin tapahtuisi, lasku olisi hyvin vähäinen, ei tilusjärjestelyiden edellytyksenä ole myöskään kiinteistöön kohdistuvan panttioikeuden tai erityisen oikeuden haltijan suostumus. Erityisellä oikeudella tarkoitetaan tässä kuten edellä 50 §:ssä lunastuslain 2 §:n 2 momentin ja maakaaren 14 luvun 1 §:n mukaista erityistä oikeutta. Panttisaamisten ja erityisten oikeuksien järjestelyistä säädetään kiinteistömuodostamislain 65 §:ssä.

56 § Tilusjärjestelyjen korvaukset.

Tilusjärjestelyjä suoritettaessa alueiden arvot luovuttavan ja vastaanottavan kiinteistön kannalta voivat erota toisistaan. Esimerkiksi alue voi olla luovuttajan kannalta peltoa, mutta vastaanottavan kiinteistön omistajan kannalta metsämaata, jonka arvo on pelto- maata 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 säädetäisiin tässä pykälässä.

57 § Tilusjärjestelysopimukset.

Tarpeellisen joustavuuden turvaamiseksi tilusjärjestelyasioissa ehdotetaan nykyisen lain mukaisesti, että ratatoimituksessa voitaisiin suorittaa muissakin kuin edellä 55 §: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.

58 § Lunastuksen laajentaminen.

Jos tilusjärjestelyillä ei voida poistaa tai olennaisesti vähentää ratahankkeen 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 ratahankkeen johdosta käyttökelvottomaksi nykyiseen tarkoitukseensa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tienpitäjän lunastusoikeudesta. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden kannalta ja kohtuuttomien haitankorvausten välttämiseksi olisi radanpitäjällä 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 muodostettaisiin 1 ja 2 momentin perusteella lunastettavista alueista radanpitäjän omistukseen tulevia lunastusyksiköitä. Momentissa viitattaisiin lunastuslain 49 a §:ään, jossa on tarkempia säännöksiä lunastusyksiköiden muodostamisesta.

59 § Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella.

Kun radanpitäjä lunastaa rautatiealuetta maankäyttö- ja rakennuslain 83 §:n ja 4 momentin mukaisella rautatien liikennealueeksi osoitetulta alueelta, olisi radanpitäjä velvollinen kiinteistön omistajan ratatoimituksessa sitä vaatiessa lunastamaan kiinteistön tai sen osan sanotun alueen rajaan saakka. Kiinteistön omistajan ei siten tarvitse hyväksyä, että kiinteistöstä lunastetaan vain osa. Sama oikeus olisi myös radanpitäjällä.

Lunastusyksikön muodostamisesta olisi voimassa, mitä 49 §:n 3 momentissa säädetään eli kiinteistöstä 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, ei lunastamisesta 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 saataisi hoidettua riittävän nopeasti loppuun, asia voitaisiin erottaa eri toimituksessa käsiteltäväksi.

60 § Tiejärjestelyt.

Ratasuunnitelmassa osoitetaan teitä sekä tieoikeuksia koskevat järjestelyt. Radanpitäjä vastaisi rautatiealueen rakentamisesta taikka tasoristeyksiin liittyvistä määräyksistä tai kielloista aiheutuvasta yksityisten teiden rakentamisesta ja luovuttaisi ne käyttäjilleen niiden valmistuttua, kun luovuttaminen on tien ja rautatiealueen rakentamisen kannalta tarkoituksenmukaista. Ratatoimituksessa käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin nämä yksityistietekysymykset 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 tienpitoviranomaisen pyynnöstä laajentaa yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:n mukaiseksi alueelliseksi tietotoimitukseksi, jolloin yksityisiä teitä voidaan järjestellä laajemmaltikin kuin mitä ratasuunnitelmassa on esitetty. Alueelliseen tietotoimitukseen sovellettaisiin sitä koskevia yksityisistä teistä annetun lain säännöksiä, joiden lisäksi ehdotetun lain 63 §:n tasoristeyksen poistamista koskeva korvaus ratkaistaisiin tällaisessa toimituksessa. Siihen sovellettaisiin myös lunastuslain 82 §:n edunvalvontaa ja oikeusapua koskevia säännöksiä.

Asemakaava-alueella kadut rakennetaan asemakaavan mukaisesti.

61 § Korvaussopimukset.

Ratahallintokeskus ei ole hankkinut rautatiealueita sopimusteitse, vaan maanhankinta on tapahtunut lunastuksella. Tässä pykälässä kuitenkin varataan radanpitäjälle oikeus sopia rautatiealueen hankkimisesta maanomistajan kanssa. Sopimukseen johtava neuvottelu voitaisiin aloittaa radanpitäjän aloitteesta. Sopimus voidaan tehdä kiinteistön kauppana. 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.

62 § Korvaus suoja- ja näkemäalueista.

Edellä 38–40 §: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 rautatien rakenteiden ja järjestelmien turvaamisen vuoksi, ei siitä syntyisi korvausvelvollisuutta. Kuitenkin niissä tapauksissa, jolloin suoja- tai näkemäaluerajoitukset tulevat kiinteistöllä ensimmäisen kerran voimaan, olisi maanomistaja oikeutettu korvaukseen tässä pykälässä lähemmin esitetyissä tapauksissa. Radanpitäjä olisi velvollinen korvaamaan vahingon, kuten jos suoja- tai näkemäaluesäännösten kieltämää rakentamista varten on aiheutunut kustannuksia, jotka sitten ovat osoittautuneet hyödyttömiksi. Haitta tulisi korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tapauksissa, jolloin 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 40 §:n 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa.

63 § Korvaus tasoristeyksen poistamisesta

Milloin kielletään käyttämästä 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 arvioitaisiin aiheutuvan merkittävää haittaa sellaisen kiinteistön käyttämiselle, jolla on ollut jo aikaisemmin ollut kiinteistörekisteriin merkitty oikeus käyttää tasoristeystä, olisi maanomistaja oikeutettu saamaan radanpitäjältä korvausta haitastaan. Haitankorvaus tulisi siten suhteellisen harvoin kysymykseen.

64 § Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä.

Pykälässä säädettäisiin maanomistajan oikeudesta saada korvaus tapauksissa, jolloin 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, vähäisten laitteiden tai rakenteiden sijoittamista.

65 § Ympäristövahinkojen korvaaminen

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

66 § Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus.

Ratatoimituksessa määrättäisiin korvaus lunastuslain 29 §:n täyden korvauksen periaatetta noudattaen. Korvaus muodostuu kohteen- ja haitankorvauksesta sekä vahingonkorvauksesta. Korvaamisen määräämisen perusteet käyvät ilmi lunastuslaista, jonka säännösten sijaan tai niitä täydentäen annetaan maantielaisissa erityisiä säännöksiä. Kun korvauskysymys on ratatoimituksessa käsitelty ja ratkaistu, sisältää se myös korvauskysymyksen lopullisen ratkaisun. Riittävän joustavuuden turvaamiseksi ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että jos rautatien rakentaminen tai sen käyttäminen aiheuttaa kiinteistölle muuta vahinkoa tai haittaa kuin tämän lain 5 luvussa esitetään, olisi kiinteistön omistajalla 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 menettäminen tai niiden huononeminen. Rautatien olemassaoloon ei voida perustaa oikeudellisesti suojattua asemaa. 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. Ratatoimitusta voisi hakea korvausta vaativa tai radanpitäjä. Ehdotus kanavoisi kaikki tällaiset korvausasiat ratatoimitukseen, joka on korvauskysymysten asiantuntijaviranomainen ja jonka laissa säädetty menettely täyttää oikeusturvan saamisen edellytykset. Ratatoimituksen päätöksestä voitaisiin hakea muutosta maa- ja metsätalouden ministeriön päätökseltä.

Milloin olisi kysymys sellaisesta ehdotetun lain mukaisesta korvaus- tai lunastuskysymyksestä, joka ei liity rautatien rakentamiseen tai tien käyttämiseen, voitaisiin tällaisenkin kysymyksen ratkaisemiseksi pitää ratatoimitus. Tämä koskisi erityisesti edellä 64 §:ssä tarkoitettuja tapauksia. Korvauskysymys voi olla myös sellainen, että siitä voidaan päättää vasta ratatoimituksen päätyttyä joko niin, että se on todettu ratatoimituksessa, mutta ei ole siellä voitu vielä ratkaista tai korvausasia tulisi esille vasta toimituksen päätyttyä. Tällaista ratatoimitusta voisi hakea radanpitäjä tai korvausta vaativa.

67 § Ratatoimitus erityisissä tapauksissa.

Pykälässä säädettäisiin erityisistä ratatoimituksista. Pykälän 1 momentin mukaan radanpitäjän olisi viipymättä haettava ratatoimitusta, kun rautatie on lakkautettu. Kiinteistöjärjestelmän ja radanpidon selkeyden kannalta olisi ratatoimitusta haettava ensi tilassa ratasuunnitelman tultua hyväksytyksi.

68 § Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen.

Ratatoimituksessa on alueiden ja oikeuksien haltuunotto riippumaton korvausten määräämisestä. Haltuunottohetkellä radanpitäjälle syntyy oikeus käyttää alueita ratasuunnitelmassa osoitettuun tarkoitukseen. Tämän vuoksi ratatoimituksessa lunastettava omaisuus olisi arvioitava sen laatuksena ja sen arvoisena kuin se on ollut haltuunottohetkellä. Tätä hetkeä kutsuttaisiin 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.

69 § Arvohetki erityisissä tapauksissa.

Kun 66 ja 67 §:n mukaisissa ratatoimituksissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa eikä ennakkokorvauksia määrätä, ehdotetaan, että näissä tapauksissa arvohetki olisi toimituksen päättymisajankohta.

70 § Korvauksensaajan määrääminen.

Pykälään ehdotetaan otettavaksi säännös siitä, kenelle korvaus ratatoimituksessa määrättäisiin. Se tulisi määrätä sille, joka ennako- tai lopullisen korvauksen määräämis- hetkellä 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 siitä toimittaa selvitys ratatoimituksessa.

71 § 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 viivästyskorkoa 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 korvauksin sovellettaisiin koron laskemisen ja korvauksen maksamisen ajalta muutoin, mitä muuhinkin ratatoimituksessa määrättyihin korvauksiin.

Mainittu kuuden prosentin vuotuinen korko laskettaisiin alkavaksi 47 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettusta haltuunotosta lukien. Jos haltuunotto perustuu 57 §:n 3 momentin mukaiseen sopimukseen, korko laskettaisiin tässäkin tapauksessa alkavaksi haltuunotosta lukien, ellei toisin ole sovittu. Tapauksissa, joissa ei ole varsinaista korvauksiin vaikuttavaa haltuunottoa 66 ja 67 §: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.

72 § Riidanalaisen korvauksen maksaminen.

Pykälässä ehdotettaisiin, että radanpitäjän valittaessa ratatoimituksesta määräytyistä 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 riidanalaisesta osasta ja sille varojen nostopäivästä laskettavasta kuuden prosentin korosta. Vakuudeksi voi antaa vain radanpitäjä hyväksymän vakuuden.

73 § 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.

74 § 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 kirjaamisenmenettelyä. Tällaisia ovat olleet lakisääteiset panttioikeudet ja maksamattoman kauppahinnan panttioikeus. Maakaaren voimaantulosta 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.

75 § Vähäiset korvaukset.

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

76 § Korvauksettomat luovutukset.

Pykälän 1 momentissa esitettäisiin, että valtiolla ei olisi oikeutta ratatielain 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.

77 § 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 66 §: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 aiheettomasti.

78 § Ratatoimituksen rekisteröinti.

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

79 § Muutoksenhaku ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin.

Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin sovellettaisiin lunastuslain 89—93 §:n säännöksiä, joihin tässä pykälässä viitattaisiin. Päätöksestä, jolla toimitusinsinööri on jakanut lunastuksen kahdeksi toimitukseksi 53 §:n 1 momentin perusteella, ei kuitenkaan saisi erikseen hakea muutosta.

6 luku. Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttaminen

80 § Rautatien lakkauttaminen.

Pykälän 1 momentissa esitettäisiin, että rautatietä uuteen paikkaan rakennettaessa syrjään jäävä rautatie lakkaisi olemasta rautatie, jos ratasuunnitelmassa vanhaa rataa ei ole määrätty rautatieksi. Vaikka syrjään jäänyt rautatie lakkaisikin rautatienä, voitaisiin ratasuunnitelmassa määrätä, että entistä rautatiealuetta käytettäisiin muihin radanpidon tarkoituksiin kuten varasto- tai kuormausalueena taikka säilyttää radanpitäjän oikeus siihen vastaisen varalle. Tällainen alue säilyisi sen mukaan kuin siitä ratatoimintuksessa määrättäisiin radanpitäjän omistuksessa.

Kiinteistöjärjestelmän selkeyden ja toimivuuden kannalta on tarkoituksenmukaista, että 1 momentin entistä rautatiealuetta koskeva radanpitäjän oikeus lakkautetaan, kun se on käynyt tarpeettomaksi. Tästä ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentissa. Sen mukaan radanpitäjä lakkauttaa entisen rautatiealueen käyttämisen muihin tietarkoituksiin. Samalla lakkautettaisiin radanpitäjän omistusoikeus. Alueeseen sovellettaisiin 6 luvun säännöksiä lakkautetusta rautatiealueesta.

Rautatiealue luovutettaisiin pääsääntöisesti siten, kuin laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) on säädetty.

Rautatien lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa olisi määrättävä lakkauttamisen ajankohta, josta lukien radanpitäjän omistusoikeus lakkaa. Jotta tarvittavat kiinteistöoikeudelliset ja rekisteritekniset toimenpiteet tulisivat suoritetuiksi, olisi radanpitäjän haettava ratatoimitusta 67 §:n 1 momentin mukaan. Pykälän 3 momentin mukaan ehdotettaisiin, että rautatiealue, jolla on vähäinen arvo tai merkitys, voitaisiin siirtää 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.

81 § Lakkautetun rautatiealueen rakenteet ja laitteet.

Pykälän 1 momentin mukaan radanpitäjän olisi kahden vuoden kuluessa rautatien lakkauttamisesta lukien valta viedä pois entiselle rautatiealueelle rakentamansa tai sinne sijoittamansa omaisuus. Muussa tapauksessa omaisuus siirtyisi sille, jolle lakkautettu rautatiealue siirtyy 80 §:n mukaan.

Ratasuunnitelmassa tulisi osoittaa, tarvittaisiinko aluetta tiealueeksi, museorautatieksi tai muuhun ennalta tiedossa olevaan tarkoitukseen. Lisäksi ratasuunnitelmassa tulisi ilmoittaa, jos alueella on erityistä hoitoa vaativia rakenteita ja laitteita. Radanpitäjän on jätettävä alue sellaiseksi, ettei sen käyttö ratasuunnitelmassa määrättyyn käyttötarkoitukseen vaikeudu. Vastuu rautatiealueelle jääneistä erityistä hoitoa vaativista rakenteista ja laitteista siirtyisi alueen omistajalle radan lakatessa.

Pykälän 2 momentissa säädättäisiin entisen rautatiealueen ennallistamisesta. Jos lakkautettavaa rautatietä ei tarvita tiealueeksi tai museorautatieksi, tulisi tienpitoviranomaisen huolehtia kustannuksellaan lakkautetun rautatiealueen ennallistamisesta.

Toimenpiteet tulisi osoittaa ratasuunnitelmassa. Mitään raskaita toimenpiteitä ei tässä yhteydessä edellytettäisi, vaan ainoastaan rautatiealueen muuttaminen sellaiseen tilaan, että esimerkiksi puusto voisi siinä luontaisesti lähteä kasvamaan, olisivat riittäviä. Ennallistamistoimet tulisi tehdä vuoden kuluessa rautatien lakkauttamisesta lukien.

82 § Lakkautettua rautatiealuetta koskevat menettelyt.

Pykälässä säädettäisiin entistä rautatiealuetta koskevista kiinteistönmuodostamistoimenpiteistä. Pykälän 1 momentin mukaan ratatoimituksessa todettaisiin 80 §:n mukaisesti luovutettu rautatiealue ja sen pinta-ala. Alue merkittäisiin toimituskarttaan ja jos tarve vaatii myös maastoon. Kunnan omistukseen tullut alue muodostettaisiin kiinteistöksi tai liitettäisiin kunnan omistamaan kiinteistöön noudattamalla soveltuvin osin kiinteistönmuodostamislain 41 §:n säännöstä rekisteriyksikköön kuulumattomasta erillisestä alueesta.

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 rajoittuessa alueen omistajiin, kuuleminen ja muu menettely voisi tapahtua normaalia ratasuunnitelmamenettelyä yksinkertaisemmalla tavalla. Lakkauttamispäätöksestä olisi mahdollista valittaa. Kun liitännäisalue lakkautetaan, lakkaisi samalla siihen kohdistunut tieoikeus. Lakkauttamisen jälkeen tulee radanpitäjän hakea viipymättä ratatoimitusta 67 §:n 1 momentin mukaan.

Pykälän 2 momentissa ehdotettaisiin, että kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue olisi ratatoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu rautatien tarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liitännäisalueen lakkauttamisen aiheuttaman hyödyn korvaamisesta radanpitäjälle. Edellytyksenä olisi, että hyötyä ei ole pidettävä vähäisenä. Hyödyn korvaaminen voisi tulla kysymykseen esimerkiksi lakkautettaessa kiviainesalueena toiminut liitännäisalue, jolla olisi vielä maanomistajan hyödynnettävissä olevaa kiviainesta. Jos korvauksesta ei sovita, asia ratkaistaisiin ratatoimituksessa.

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 52 §:n mukaan maantien suoja- ja näkemäalueita koskevat maankäytön rajoitukset tulisi merkitä kiinteistörekisteriin. Kiinteistöjärjestelmän selkeyden vuoksi ehdotetaan, että entistä rautatiealuetta koskevassa ratatoimituksessa merkinnät poistettaisiin kiinteistörekisteristä viran puolesta.

7 luku. Erinäiset säännökset

86 § *Rangaistukset.*

Pykälässä säädettäisiin ratalain vastaisista teoista rangaistukset. Jos joku rikkoisi 18, 19, 32-34 tai 40 §:n nojalla annettua kieltoa tai määräystä taikka toimisi niiden nojalla annetun luvan ja siinä olevien ehtojen vastaisesti taikka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta menettelisi 22 §:n 2 momentissa taikka 38-40 §: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 kannalta. Tämän vuoksi on tärkeää, että sääntöjen ja määräysten 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 uhkasakkolaikaa, johon momentissa viitattaisiin.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että radanpitoviranomaisella 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 radanpitoviranomaisella 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 tarkoittamissa 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 10 §:n tarkoittamia tutkimustöitä toisen maalla. Poliisin virka-apusta on voimassa muutoin mitä poliisilaissa (493/1995) säädetään.

88 § *Kustannusten periminen.*

Pykälässä esitettäisiin säädettäväksi, että jos radanpitoviranomaisella olisi oikeus tässä laissa tarkoitetun toimenpiteen suorittamiseen toisen kustannuksella, kustannukset voitaisiin periä siten kuin verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa

laissa (367/1961) säädetään.

89 § Tien ja rautatien rakentaminen ja kustannukset

Maantien tai kadun ja rautatien risteyskohdalla tarkoitetaan tasoristeystä, alikulkusiltaa, ylikulkusiltaa tai muuta siltaa, joka on tieliikenteen tai junaliikenteen käytössä. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että risteyskohdassa tapahtuvan rakentaminen ja sen suunnittelu olisi pääsääntöisesti sen osapuolen tehtävä kustannuksellaan, kenen tarvetta varten rakentaminen tapahtuu. Rakentamistilanteet ja osapuolien tarpeet vaihtelevat tapauskohtaisesti, minkä vuoksi yksiselitteisen säännöksen tekeminen ei ole mahdollista.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettuun suunnitteluun ja rakentamiseen sisältyisi risteyskohdan järjestely ja tien siirtäminen voimassaolevien tietä koskevien suunnitteluohjeiden mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan tienpitoviranomainen eli Tiehallinto tai kunta hyväksyisi 1 momentissa tarkoitetun maantien tai kadun rakentamista koskevan tie- tai katusuunnitelman. Yksityisteiden osalta suunnitelma olisi ratasuunnitelma. Vastaavasti tienpitoviranomaisen tai kunnan velvollisuus olisi toimittaa rautatiealuetta koskeva tie- tai katusuunnitelma radanpitäjän hyväksyttäväksi ennen rakentamisen aloittamista.

Rautatiealueeseen kohdistuvat oikeudet sekä kiinteistönmuodostamislain mukaiset rasitteet olisi lakkautettava maantie- tai yksityistietoimituksessa tai kiinteistönmuodostamislain mukaisessa rasitetoimituksessa.

90 § Tasoristeuksen 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 maantien tai kadun ja rautatien risteyssiltojen sekä yhteisten siltojen kunnossapidosta huolehdittaisiin siten kuin tienpitoviranomainen ja radanpitäjä sopivat.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin varoituslaitteiden ja tasoristeysmerkkien tekemisestä ja kunnossapidosta. Radanpitäjä tekisi ja pitäisi kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeuksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkit ellei kustannusvastuusta toisin sovita. Uutta tietä rautatiealueelle rakennettaessa tienpitäjä tekisi kustannuksellaan varoituslaitteet ja tasoristeysmerkit. Tienpitäjä asettaisi ja pitäisi kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoittavat liikennemerkit.

91 § 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 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 rautatiehanke 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 nähtävinä 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 nähtäville.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaihtoehtoisesti 1 momentin menettelyn kanssa, että merkitykseltään vähäinen ratasuunnitelman hyväksymispäätös voitaisiin antaa tiedoksi hallintolaissa 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).

92 § Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille.

Ennen yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä on asianosaisille ja muillekin, joiden oloihin suunniteltu tiehanke 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 viranomaisille riippuisi siitä, olisiko suunnitelman tarkoittamalla rautatiehankkeella vaikutusta viranomaisen toimialaan.

93 § Muutoksenhaku.

Pykälän 1 momentissa ehdotettaisiin, että hallintolainkäyttölakia sovellettaisiin haettaessa muutosta ehdotetun lain nojalla tehtyihin päätöksiin. Ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin haettaisiin muutosta maa- ja metsätalouden ministeriön päätöksistä, minkä vuoksi pykälän 1 momentissa viitattaisiin 79 §:ään. Radanpitäjän 18, 19, 41 tai 42 §: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 olisi kunnalla, alueellisella ympäristökeskuksella ja maakunnan liitolla 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 pidättyvästi. Oikeustilan selventämiseksi ja perustuslaissa turvatus osallistumisoikeuden täysimääräiseksi toteuttamiseksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että valitukseen oikeuteiksi 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 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 asemakaavaa koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä. Valitusasioiden käsittelyaika vaihtelee eri hallinto-oikeuksissa ja eri asioiden välillä. Vuonna 2001 keskimääräinen käsittelyaika hallinto-oikeuksissa on ollut noin 8,6 kuukautta, mutta käsittelyajat ovat pitenemässä. Kaava-asioiden keskimääräinen käsittelyaika hallinto-oikeuksissa vuonna 2002 on ollut keskimäärin 13,8 kuukautta. Korkeimmassa hallinto-oikeudessa on keskimääräinen käsittelyaika ollut 11,2 kuukautta vuonna 2002. 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. Viivästymisen vuoksi voidaan joutua kilpailuttamaan rakennustyöt uudelleen. Kustannuksia saattaa lisätä myös se, että viivästymisen vuoksi rakennustyöhön voidaan ryhtyä suhdanteiden kannalta epäedulliseen aikaan. Tämän vuoksi tulisi yhteiskunnallisesti merkittävistä yleis- ja ratasuunnitelmista tehdyt valitukset voida käsitellä kiireellisinä. Suunnitelmat koskisivat ainakin niitä rautatiehankkeita, joita liikenne- ja viestintäministeriön kulloisessakin toiminta- ja taloussuunnitelmassa ehdotetaan tieverkon kehittämisinvestoinneiksi ja jotka valtion talousarviossa nimettäisiin erikseen joko rataverkon kehittämishankkeiksi tai jotka muuten talousarviossa mainittaisiin erikseen.

94 § Muutoksenhaun rajoitukset.

Pykälässä säädettäisiin yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymispäätöksiä koskevista 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 kaavan tarkoittaman rautatien sijaintia koskevassa asiassa tai sen teknisten ratkaisujen suhteen. Kun nämä ratkaisut sitten kaavassa ovat saaneet lainvoiman ja kun yleissuunnitelmaa eikä ratasuunnitelmaa saa hyväksyä 11 §: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.

95 § 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 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 pykälän 2 momentissa ehdotetaan, että radanpitäjä voisi antaessaan päätöksen, joka koskee 42 §: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.

96 § Kuuluttaminen.

Ehdotetun lain 23 ja 91 §:ssä säädetään kuuluttamismenettelystä. Muissakin tapauksissa kuten 10 §:n 2 momentin mukaisesta yleis- ja ratasuunnitelman laatimisen aloittamisesta sekä 43 §:ssä tarkoitettua kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamisesta on kuulutettava 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.

97 § Rautatiehen kohdistuvaa työtä sekä rakennelmien ja laitteiden rautatiealueelle sijoittamista koskevan lupamenettelyn järjestäminen

Suomen perustuslain (731/1999) 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaarana perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvä hallinnon vaatimuksia. Edellä lausutun vuoksi lain 37 §:ssä ehdotettua lupamenettelyä varten esitetään tässä pykälässä valtuutussäännöstä, jonka mukaan Ratahallintokeskus voi rataverkolla hoitaa lupamenettelyn viraston ulkopuolelta ostettavana palveluna.

Palvelun tuottajana toimisivat Ratahallintokeskukseen sopimussuhteessa olevat isännöintitehtäviä hoitavat palveluntuottajat. Lupia myönnetään vuosittain n. 300 - 400 kappaletta. Vuonna 2004 lupia myönnettiin 440 kappaletta. Luvan myöntämisen edellytykset ovat selkeät ja lupamenettely ohjeistettaisiin ja toimintaa valvottaisiin Ratahallintokeskuksen toimesta.

98 § Tarkemmat säännökset ja määräykset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin toimivallasta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä pykälässä mainituista asioista.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi oikeus antaa ohjeet rautateiden näkemäalueista.

Pykälän 3 momentissa oikeutettaisiin Ratahallintokeskus antamaan radanpitoa koskevat tekniset ohjeet. Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaisi ratatoimituksen suorittamiseksi ohjeita ja määräyksiä. Säännös vastaisi sanamuodoltaan kiinteistönmuodostamislain 291 §:n 2 momenttia.

8 luku Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

99 § Lunastumenettelyä koskevat siirtymäsäännökset

Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että vireillä oleviin lunastustoimituksiin sovellettaisiin tämän voimaan tullessa voimassa olevia säännöksiä.

100 § Suunnitelmia koskevat siirtymäsäännökset

Pykälän mukaan tämän lain voimaan tullessa keskeneräisenä oleviin yleis- ja ratasuunnitelmiin ei sovellettaisi tämän lain suunnitelman laatimista ja hyväksymistä koskevia säännöksiä. Jos ratatyötä ei ole aloitettu 10 vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta, hankkeeseen sovellettaisi tämän lain säännöksiä.

Lain voimaan tullessa keskeneräisenä olevien yleis- ja ratasuunnitelmien olisi oltava sisällöltään ja vaikutusten arvioinneiltaan tämän lain vaatimusten mukaisia

101 § Voimaantulo.

Pykälään on otettu tavanomainen 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 aitaamisesta. Nämä velvollisuudet jäivät voimaan, kun lunastuslaki tuli voimaan vuoden 1978 alussa. Valtion R

Rautateille radanpitäjänä kuuluneet oikeudet ja velvollisuudet ovat siirtyneet Ratahal-

lintokeskukselle. Koska aitaamisvelvollisuuksilla ei ole merkitystä nykyaikaisen maanviljelyksen kannalta, velvollisuudet ehdotetaan kumottaviksi. Radanpitäjä joka tapauksessa aittaa rata-alueet niillä paikoilla, joilla aitaamista pidetään tarpeellisena tai tarkoituksenmukaisena.

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

1.2. Laki eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta annetun lain 2 §:n 3 kohdan kumoamisesta

1 §. 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.

2 §. Laki tulisi voimaan samanaikaisesti ratalain kanssa.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun lain 97 §: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. Säättämisyjärjestys

Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esityksessä ehdotetaan kokonaan uuden lain, ratalain säätämistä. Eräitä ratalain säännöksiä käsitellään perustuslain mukaisten perusoikeuksien näkökulmasta.

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 omistusoikeudella. 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 lunastuslaisia tarkoitettu täyden korvauksen periaate säilyy. Vakiintunut korvauskäytäntö säilyisi ennallaan, ja sääntely vastaisi perustuslain vaatimuksia.

Ehdotetun lain 55-58 §:ssä on säännökset tilusjärjestelyjen suorittamisesta. Tilusjärjestelytoimenpiteitä olisivat tilusvaihto kiinteistöjen kesken tai alueen siirtäminen kiinteistöstä toiseen rahana suoritettavaa täyttä korvausta vastaan. Perustuslakivaliokunta on maantielaista 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 56 §: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 76 §:ssä ehdotetaan, että lunastustoimikunnan samalle asianosaiselle määräämiä alle 20 euron korvauksia ei tarvitsisi maksaa eikä tallettaa. Koska ainakin pienimpien alle 20 euron suurusten 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 suoritusten osalta. Ratalaisissa 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, ympäristöstä 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 elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon.

Rautateiden rakentaminen ja rautateillä liikennöinti vaikuttavat ympäristöön. Lakiehdotuksen 5 §:n 1 momentin mukaan rataverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa on kiinnitettävä huomiota luonnonvarojen säästeliääseen 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 ympä-

ristönäkökohdat. 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 käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiinsa koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Ehdotuksen mukaan asianosaisilla ja muillakin, kuten ehdotuksen 92 §:n 3 momentissa (tark.!) tarkoitetuilla rekisteröidyillä paikallisilla tai alueellisilla yhteisöillä ja säätiöillä toimialaansa kuuluvissa asioissa on oikeus saattaa yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymispäätös 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 tyytymätön voi valittaa maa-oikeuteen ja valitusluvan saatuaan korkeimpaan oikeuteen.

Edellä esitetyn perusteella hallitus katsoo, että ratalaki voidaan säätää tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnalle 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 rautatieliikennetarkaisuja [tai rautatieyhteyksiä] koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa.

2 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään rataverkosta, radanpidosta, radan lakkauttamisesta sekä radanpitäjälle kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista samoin kuin kiinteistön omistajien ja muiden asianosaisten oikeusasemasta 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 kunnossapidettävä siten, että juna- ja muu liikenne voi toimia turvallisesti ja rautatie ei aiheuta vaaraa alueella tapahtuvalle toiminnalle.

Tätä lakia ei sovelleta yksityisraiteen lakkauttamiseen.

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *rautatiellä* yksi- tai useampiraiteista rataa 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 tarpeelliset rautatieliikenteen palvelualueet;
- 3) *rautatieliikenteen palvelualueella* rautatieliikenteen palvelutoimintojen välittömästi tarvitsemia alueita;
- 4) *rata-alueella* radan, ratapihan ja niihin välittömästi kuuluvien rakenteiden ja laitteiden vaatimaa aluetta;
- 5) *näkemäalueella* tasoristeyksestä radalle päin ulottuvaa aluetta tienkäyttäjän turvallisuuden varmistamiseksi;
- 6) *liitännäisalueella* radanpidon tarvitsemaa maa-aineksen ottoa- ja läjitysmaata tai radanpitoa varten tarpeellista laitteistolle varattua aluetta;
- 7) *suoja-alueella* rautatiealueen ulkopuolista aluetta, jolla edistetään radan turvallista käyttöä;
- 8) *radanpidolla* rautatien ja siihen liittyvän kiinteän omaisuuden suunnittelua, hankintaa, rakentamista, hallintaa ja kunnossapitoa sekä 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, maantielaisissa (503/2005) tarkoitettuja maanteitä sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) tarkoitettuja katuja.

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 tavaraliikenteen 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 alueidenkäyttötavoitteiden 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, kunnan alueidenkäytön ohjaus sekä ympäristönäkökohdat.

Eri väestöryhmien tarpeisiin ja esteettömään liikkumiseen on mahdollisuuksien mukaan kiinnitettävä huomiota rautatien rakentamisen yhteydessä.

7 §

Radanpitoviranomainen, radanpitäjä ja radanpidon kustannukset

Ratahallintokeskus toimii radanpitoviranomaisena ja hallinnassaan olevan rataverkon radanpitäjänä. Valtio vastaa valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksista. Muu taho voi osallistua valtion omistaman rataverkon radanpidon kustannuksiin Ratahallintokeskuksen kanssa tehtävän sopimuksen nojalla, jos osallistumiseen on erityinen syy.

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

Rataverkkoa ylläpidetään ja rakennetaan valtion talousarviossa osoitettujen määrärahojen ja muun rahoituksen sallimassa laajuudessa. Radanpidon muusta rahoituksesta säädetään erikseen.

8 §

Kiinteistöt

Mitä tässä laissa ja sen nojalla säädetään kiinteistöstä, sovelletaan myös määräalaa ja kiinteistöjen yhteiseen alueeseen.

2 luku

Rautatien suunnittelu

9 §

Yleistä rautatien suunnittelusta

Yleissuunnitelmat ja ratasuunnitelmat koskevat rautateiden rakentamishankkeita siten kuin tässä luvussa säädetään.

Suunnitelmia tehtäessä radanpitäjä toimii yhteistyössä maakunnan liittojen, kuntien ja alueellisten ympäristökeskusten ja muiden viranomaisten kanssa. Suunnittelun on perustuttava rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

Rautatien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.

10 §

Tutkimusoikeus

Kun radanpitäjä on päättänyt aloittaa yleis- tai ratasuunnitelman laatimisen, on suunnittelualueeseen kuuluvalla kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Tässä tarkoituksessa saadaan tässä pykälässä tarkoitetulla kiinteistöllä suorittaa mittaus, maastoon merkitseminen, kartoitus tai maaperän tutkimus taikka muu valmistava toimenpide. Tutkimustyössä ei toisen oikeuteen saa puuttua enempää kuin tutkimuksen tuloksen saavuttamiseksi on välttämätöntä eikä omistajalle tai oikeudenhaltijalle saa aiheuttaa tarpeetonta häiriötä.

Suunnitelman laatimisesta sekä siihen liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 25 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille ja näillä on oikeus olla tutkimuksissa saapuvilla ja

lausua mielipiteensä asiasta.

11 §

Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleis- tai ratasuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.

Sen estämättä mitä 1 momentissa säädetään, voidaan olemassa olevan rautatien rakentamista koskeva yleissuunnitelma ja ratasuunnitelma laatia, jos hankkeen luonne huomioon ottaen suunnitelman suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan riittävästi selvittää yhteistyössä liikenneviranomaisten, kunnan, maakunnan liiton ja alueellisen ympäristökeskuksen 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 luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.

12 §

Yleissuunnitelma

Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka rautatiealueen sijaintia ja sen vaikutuksia 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.

13 §

Yleissuunnitelman sisältö

Yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys rautatien rakentamisen tai rataverkon kehittämisen tarpeellisuudesta sekä tutkituista vaihtoehdoista, radan liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, rautatiealueen likimääräinen sijainti sekä rautatiealueen ja rautatie-

liikenteen arvioidut vaikutukset kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistö rakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen. Suunnitelmassa on lisäksi esitettävä mahdollisuudet haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi sekä alustava kustannusarvio.

14 §

Yleissuunnitelman oikeusvaikutukset

Yleissuunnitelma on ohjeena ratasuunnitelmaa laadittaessa. Kun yleissuunnitelman hyväksymispäätös on annettu tiedoksi ja tullut lainvoimaiseksi, on käsiteltäessä lupahakemusta rakennuksen rakentamiseksi katsottava, ettei luvan myöntämisellä vaikeuteta yleissuunnitelman toteuttamista. Jos rakennusluvan myöntämisen edellytykset muutoin ovat olemassa, lupa on myönnettävä, mikäli 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 27 §:n 1 tai 2 momentin nojalla.

15 §

Ratasuunnitelma

Ennen rautatien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä ratasuunnitelma. Ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen laatia, jos rautatien parantamista koskeva hanke on vaikutuksiltaan vähäinen ja hanketta varten ei oteta lisäaluetta taikka jos kiinteistön omistaja tai omistajaan verrattava haltija on antanut kirjallisen suostumuksen lisäalueen ottamiseen.

16 §

Ratasuunnitelman sisältö

Rautatien rakentamista koskevassa ratasuunnitelmassa on osoitettava rautatie ja sen rakenteet, rautatiealueen sijainti, korkeusasema, poikkileikkaus ja kuivatus niin, että vaikutukset voidaan riittävästi arvioida ja rautatie voidaan merkitä maastoon. Ratasuunnitelmassa osoitetaan suunnitellut tasoristeykset ja yksityisten teiden järjestelyt. 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 levittämistä varten. Suunnitelmaan on liitettävä arvio rautatien rakentamisen kustannuksista ja mahdollisesta kustannusjaosta.

Jos rautatie sitä kehitettäessä saa uuden suunnan ja rata vanhan suunnan osalta jää

edelleen radaksi taikka käytettäväksi muihin radanpitotarkoituksiin, on siitä määrättävä ratasuunnitelmassa.

17 §

Liitännäisalueet ja radanpitoa varten tarvittavat erityiset oikeudet

Ratasuunnitelmassa osoitetaan liitännäisalueet ja niiden käyttämiseen tarvittavat tieyhdytydet.

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.

18 §

Tasoristeysten perustaminen

Runkoverkolle ei saa rakentaa uutta pysyvää tasoristeystä. Runkoverkolla voidaan tasoristeysten poistamisen yhteydessä siirtää olemassa olevan tasoristeuksen paikkaa. Uuden pysyvän tasoristeuksen saa rakentaa vain muun rataverkon vähäliikenteiselle osalle. Tasoristeuksen rakentaminen vaatii radanpitoviranomaisen luvan.

Lupa voidaan myöntää, jos uuden tasoristeuksen rakentamiseen tai tässä pykälässä tarkoitettuun tasoristeuksen siirtämiseen on erityisiä perusteita ja tasoristeuksen turvallisuus varmistetaan turvalaittein tai muilla järjestelyillä. Ratasuunnitelmassa osoitettuun tasoristeuksen sijainti on ratkaistu ratasuunnitelmassa.

Jos tasoristeuksen käyttö lisääntyy olennaisesti tai sen käyttötarkoitus muuttuu, on hankittava radanpitoviranomaisen lupa. Jos kyse ei ole radanpitoon liittyvästä tilapäisestä luvasta, on oikeus tasoristeukseen perustettava maanmittaustoimituksessa. Radanpitoviranomainen voi liittää lupaan rakentamista ja hoitoa koskevia ehtoja.

Tilapäinen tasoristeys voidaan rakentaa luokasta ja liikenteestä riippumatta. Lupa voidaan myöntää, jos tilapäisestä tasoristeuksesta ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Maastoajoneuvoa saa kuljettaa rautatiealueella ainoastaan radanpitoviranomaisen luvalla. Moottorikelkan, muun teloin varustetun ajoneuvon tai muun kuin ilmarenkailla varustetun ajoneuvon kuljettaminen tasoristeuksen yli on sallittua ainoastaan radanpitoviranomaisen luvalla. Lupa voidaan myöntää tasoristeuksen ylittämiseen, jos tasoristeys on rakennettu siten, että tässä momentissa mainittujen ajoneuvojen renkaat, telat, jalakset tai sukset eivät vahingoita rataa. Lupa voidaan myöntää maastoajoneuvon kuljettamiseen rautatiealueella vain silloin, jos maastoajoneuvon käyttö ei voi vahingoittaa rautatiealueen rakenteiden toimivuutta eikä vaaranna liikenneturvallisuutta.

19 §

Tasoristeysten poistaminen

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja rautatieliikenteen tehostamiseksi voidaan ratasuunnitelmassa osoittaa tasoristeys poistettavaksi tai tasoristeyskärsiä järjesteltäväksi taikka osoittaa käyttörajoituksia sekä tasoristeysten turvallisuuteen liittyviä järjestelmiä ja laitteita. Jos ratasuunnitelmassa osoitetaan poistettavaksi ennestään oleva tasoristeys, on uuden kulkuyhteyden järjestäminen osoitettava ratasuunnitelmassa. Radanpitäjä tekee tarvittavan tien tai tasoristeyskärsin taikka osoittaa oikeuden ennestään olevaan tiehen. Tasoristeyskärsiin liittyvässä ratasuunnitelmassa on osoitettava korvaavan tien sijainti ja kustannukset, poikkileikkaus ja korkeusasema.

Radanpitäjä voi poistaa ratasuunnitelmassa poistettavaksi osoitetun yksityistien tasoristeyskärsin, kun hyväksytyt ja suunnitelman mukainen kulkuyhteys on järjestetty.

Radanpitäjä voi poistaa asemakaavan vastaisen tasoristeyskärsin, kun hyväksytyt korvaava kulkuyhteys on rakennettu ja kadunpitopäätös on tehty. Ennen poistamispäätöksen tekemistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle, haltijalle tai kunnalle varattava tilaisuus tulla kuulluksi. Jos tasoristeyskärsiä käytetään yleisesti liikenteeseen, tulee asiasta kuuluttaa 23 §:ssä määrättyin tavoin.

Jos olemassa olevasta yksityistien tasoristeyskärsistä aiheutuu välitöntä vaaraa juna- tai liikenneturvallisuudelle, voi radanpitäjä päätöksellään määrätä sen suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtäväksi tarvittavan muutoksen taikka määrätä rajoituksia tasoristeyskärsin ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettua muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen kiinteistön omistajalle tai haltijalle.

20 §

Laskuojat ratasuunnitelmassa

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

21 §

Ratasuunnitelma erityistapauksissa

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

Ratasuunnitelma voidaan laatia ja hyväksyä myös vain rautatieliikenteen palvelualueen perustamiseksi.

22 §

Ratasuunnitelman oikeusvaikutukset

Hyväksytty ratasuunnitelma oikeuttaa ratasuunnitelmassa osoitettujen alueiden ja oikeuksien lunastamiseen ja lakkauttamiseen.

Kun hyväksytty ratasuunnitelma on annettu yleisesti tiedoksi, on rakennuksia rakennettaessa asemakaava-alueen ulkopuolella rautatien tarkoituksiin tarvittavalla alueella sekä 38 ja 39 §:ssä mainituilla alueilla vastaavasti noudatettava, mitä sanotuissa pykälissä säädetään rakennuksen pitämisestä suoja- ja näkemäalueella.

23 §

Vuorovaikutus

Yleis- ja ratasuunnitelmaa laadittaessa on kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon 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 radanpitoviranomaiselle. Suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sekä muistutusten tekemistavasta ja -ajasta on kunnan kuulutettava niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa julkaistaan. Radanpitäjän on lähetettävä kirjallinen ilmoitus suunnitelman nähtäväksi asettamisesta sellaisille suunnitelman vaikutusalueen kiinteistön omistajille tai haltijoille, joiden asuinpaikka on toisessa kunnassa ja on asiakirjoissa mainittu tai muuten tunnettu. Ilmoitus on lisäksi julkaistava vähintään yhdessä paikkakunnalla yleisesti leviävässä sanomalehdessä.

Radanpitäjä ilmoittaa perustellun kannanoton esitettyihin muistutuksiin.

Radanpitäjän on pyydettävä yleis- ja ratasuunnitelmasta lausunto niiltä alueellisilta ympäristökeskuksilta, maakunnan liitoilta ja kunnilta, joiden alueelle suunnitelma sijoittuu tai 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.

24 §

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 23 §:ssä säädetään. Jollei ratasuunnitelmaa aseteta yleisesti nähtäväksi, on kiinteistön omistajalle tai haltijalle kuitenkin muulla tavalla varattava tilaisuus muistutusten tekemiseen ja kunnalta on pyydetävä asiasta lausunto.

Jos kyseessä on olemassa olevaa rautatietä koskeva vähäinen hanke, joka edellyttää ratasuunnitelman laatimista, voidaan 16 §:n mukaisista ratasuunnitelman sisältövaatimuksista poiketa tarkoituksenmukaisella tavalla. Ratasuunnitelmasta on aina käytävä ilmi rautatiealueen sijainti ja suunnitelmaan sisältyvät rautatien rakenteet 16 §:ssä määrättyllä tavalla.

25 §

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa tarkoitettua ratahanketta koskevaan yleissuunnitelmaan on liitettävä kyseisen lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

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

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

26 §

Suunnitelmien muuttaminen

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

27 §

Suunnitelmien voimassaoloaika

Ratasuunnitelman laatiminen on aloitettava kahdeksan vuoden kuluessa sen vuoden

päättymisestä, jona hankkeesta laadittu yleissuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksyty. Muuten yleissuunnitelman hyväksymispäätös raukeaa. Radanpitoviranomainen voi pidentää yleissuunnitelman voimassaoloaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä liikenne- ja viestintäministeriö sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Voimassaoloaikaa voidaan jatkaa vain, jos 11 ja 13 §:n edellytykset täyttyvät. Ratasuunnitelman laatimisen katsotaan alkaneen, kun siitä on ilmoitettu 10 §:n 2 momentissa säädetyllä tavalla.

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

Päätös ratasuunnitelman hyväksymisestä raukeaa, jos työtä ei ole aloitettu ennen kuin neljä vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jona ratasuunnitelma on lainvoimaisesti hyväksytty. Ratatyö katsotaan alkaneeksi, kun rautatien tarkoituksiin tarvittava alue on otettu radanpitäjän haltuun 47 §:n mukaisesti.

28 §

Seuranta

Radanpitoviranomaisen tulee järjestelmällisesti seurata, miten ratahankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia tulevien hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

29 §

Suunnitelmien hyväksyminen

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

3 luku

Rautatien hoito, väliaikaiset liikennejärjestelyt ja rautatiealueeseen kohdistuvat muut toimenpiteet

30 §

Hoito

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

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

31 §

Rataosuuden rajoitettu hoito

Radanpitoviranomainen voi erityisestä syystä päättää, että jotain rataosuutta ei pidetä 30 §:ssä tarkoitetussa kunnossa.

32 §

Liikenteen tilapäinen kieltäminen tai rajoittaminen

Jos rautatieliikenne saattaa vaurioittaa rataa, joka roudan sulamisen tai sateen taikka muusta syystä on rakenteeltaan heikentynyt, radanpitoviranomainen voi toistaiseksi tai määräajaksi kieltää liikenteen radalla tai sen osalla taikka rajoittaa sitä.

33 §

Tilapäinen kulkutie

Jos radan sortumisen vuoksi tai muusta yllättävästä syystä taikka poikkeuksellisten luonnonolosuhteiden johdosta liikenne radalla estyy, radanpitoviranomaisella on oikeus järjestää toisen maalle tilapäinen kulkutie esteen poistamisen ajaksi. Ennen kulkutien järjestämistä on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle, mikäli mahdollista, varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

34 §

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 radanpitoviranomaisella oikeus rakentaa toisen maalle tilapäinen rakennelma, laite tai pengeri. Ennen rakentamista on asianomaiselle kiinteistön omistajalle tai haltijalle mikäli mahdollista varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Jos 1 momentissa mainittu rakennelma, laite tai pengeri jää pysyvästi toisen maalle, tulee radanpitoviranomaisen käynnistää viivytyksettä ratasuunnitelman laatiminen.

35 §

Tasoristeyksen ja sinne johtavan tien tekeminen, muuttaminen ja hoito

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

Tasoristeys on tehtävä Rautatieviraston antamien määräysten mukaisesti ja hakijan kustannuksella.

Tienpitäjä on velvollinen poistamaan tai vähentämään tasoristeuksen merkittävästi lisääntyneestä tai muuttuneesta käytöstä liikenteelle aiheutuvan vaaran tai radanpidolle aiheutuvan haitan muuttamalla tietä tai tekemällä risteysjärjestelyjä Rautatieviraston määräysten edellyttämällä tavalla. Radanpitoviranomainen voi suorittaa tai teettää tässä momentissa tarkoitetut toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella, jos tienpitäjä laiminlyö velvollisuutensa.

36 §

Rautatien muutostöiden vaikutus tasoristeyskseen

Jos muutostöiden yhteydessä tie katkaistaan, radanpitäjän on tehtävä kustannuksellaan ne työt tarvittavine laitteineen, jotka ovat tarpeen tien johtamiseksi rautatiealueen poikki.

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

37 §

Rautatiehen kohdistuva työ sekä rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen rautatiealueelle

Rautatiehen kohdistuva työ sekä rakennelmien, johtojen ja muiden rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen rautatiealueelle on oltava radanpitäjän lupa. Lupa voidaan myöntää, jos toimenpiteestä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä haittaa radanpidolle. Luvan saaja on velvollinen tekemään rakennelman tai laitteen ja pitämään sen kunnossa radanpitoviranomaisen ohjeiden mukaan. Jos rakennelman tai laitteen käyttämisestä aiheutuu ennakoimatonta vaaraa liikenteelle tai haittaa radanpidolle, on luvan saaja velvollinen kustannuksellaan tekemään radanpitäjän vaatimat muutokset tai siirtämään taikka poistamaan rakennelman tai laitteen.

4 luku

Rautatiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset

38 §

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-aluetta ratasuunnitelmassa erityisestä syystä supisteta tai laajenneta enintään 50

metriksi.

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

39 §

Näkemäalue

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

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

40 §

Rakennelmat ja laitteet rautatiealueen ulkopuolella

Radan suoja- tai näkemäalueella ei saa pitää sellaista varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä aiheutuu vaaraa juna- tai liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle.

41 §

Poikkeukset kielloista

Erityisistä syistä radanpitoviranomainen voi myöntää poikkeuksen 38-40 §:ssä tarkoitetuista kielloista, jos liikenneturvallisuus ei vaarannu eikä radanpidolle aiheudu haittaa. Poikkeamis päätökseen voidaan liittää tarpeellisia ehtoja.

42 §

Poikkeukset rajoituksista

Edellä 38-40 §: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 sanotuissa pykälissä säädettyjen tai vastaavien aikaisemmassa laissa tarkoitettujen rajoitusten alaiseksi.

Jos 1 momentissa mainittu kasvillisuus taikka rakennus, rakennelma tai laite aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa radanpidolle, voi radanpitoviranomainen päätöksellään määrätä sen poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä siihen tehtä-

väksi tarvittavan muutoksen. Jollei omistaja suorita toimenpidettä sitä varten määrättyssä kohtuullisessa ajassa, radanpitoviranomaisella on oikeus suorittaa se hänen kustannuksellaan.

Mitä 38-40 §: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.

43 §

Kasvillisuuden ja luonnonesteiden poistamista koskeva menettely

Ennen kuin radanpitoviranomainen ryhtyy poistamaan 38 §:n 2 momentissa ja 39 §: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 voi halutessaan itse huolehtia toimenpiteistä radanpitoviranomaisen osoituksen mukaan.

5 luku

Alueiden hankkiminen ja korvaukset

44 §

Ratatoimitus

Radanpidon tarpeisiin tarvittavien alueiden ja oikeuksien lunastaminen sekä tasoristeysten liittyvien oikeuksien muuttaminen suoritetaan ratatoimituksessa. Ratatoimituksessa 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.

45 §

Ratatoimituksen vireilletulo

Radanpitäjällä on oikeus 22 §:n 1 momentin perusteella hakea ratatoimitusta, kun hyväksytty ratasuunnitelma on saanut lainvoiman tai on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta, taikka 15 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella.

46 §

Asianosaiset ratatoimituksessa

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

47 §

Haltuunotto

Ratasuunnitelmassa osoitettu rautatiealue, tiealue ja muut radanpitäjän käyttöön osoitetut alueet sekä perustettavat oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa 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 menetys, toimeentulon huonontuminen elinkeinon tai ammatin harjoittamisen vaikeutuminen 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 15 §:ssä tarkoitetuissa vaikutuksiltaan vähäisiksi arvioituissa radan parantamisissa voi haltuunotto tapahtua sopimuksen 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.

48 §

Lunastuksen kohteen vahvistaminen ja omistusoikeuden syntyminen rautatiealueeseen

Lunastuspäätöksessä vahvistetaan lunastuksen kohde ratasuunnitelman tai 15 §:ssä tarkoitetun kirjallisen suostumuksen perusteella, tarvittaessa radanpitoviranomaisen 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 tai se voidaan liittää radanpitäjällä olevaan tai radanpitäjälle muodostettavaan lunastusyksikköön.

49 §

Käyttöoikeuden perustaminen

Milloin rautatiealue sijoitetaan kiinteistön alueella tunneliin, sillalle, padolle, kannelle tai kannen alle taikka radan ylä- tai alapuolelle on oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu rakentamista, perustetaan radanpitäjälle 48 §:n 2 momentissa tarkoitettuna omistusoikeuden sijasta rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus siten kuin ratasuunnitelmassa määrätään. Milloin rata sijoitetaan muulle kuin radanpitäjälle kuuluvan lunastusyksikön alueelle, perustetaan radanpitäjälle rautatiealueeseen lunastuslain 3 §:n mukainen käyttöoikeus.

50 §

Oikeuksien raukeaminen

Rautatiealueen siirtyessä radanpitäjän omistukseen taikka radanpitäjän saatua käyttöoikeuden raukeavat lunastettavaan rautatiealueeseen kohdistuvat kiinnitykset, käyttöoikeudet ja muut erityiset oikeudet.

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

Ratatoimituksessa voidaan kuitenkin päättää tietyn käyttöoikeuden tai erityisen oikeuden pysyttämistä radanpitäjän suostumuksella edellyttäen, että oikeudesta ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle 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.

51 §

Laskuojat

Ratasuunnitelmassa osoitettuun laskuoja-alueeseen perustetaan radanpitäjälle rasiteoikeus.

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

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

52 §

Suoja- ja näkemäalueiden merkitseminen

Jos kiinteistöön kohdistuu 38 ja 39 §:n mukaisia rautatiealueen ulkopuolisia käytönrajoituksia, ne on merkittävä toimituskartalle ja tarpeen mukaan maastoon. Rajoitus on merkittävä kiinteistörekisteriin.

53 §

Lunastuksen käsitteleminen kahtena toimituksena

Sen lisäksi mitä lunastuslain 20 §:ssä säädetään, toimitusinsinööri voi radanpitäjän esityksestä jakaa toimitusmääräyksen tarkoittaman alueiden lunastusta tai tasoristeystä koskevat asiat käsiteltäviksi kahdessa eri ratatoimituksessa, jos se ratkaistavien asioiden määrän tai laadun vuoksi taikka muusta syystä on tarkoituksenmukaista.

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

54 §

Tilusjärjestely

Ratatoimituksessa on selvittävä tilusjärjestelyjen suorittamisen tarpeellisuus. Tilusjärjestelyn tarpeellisuus selvitetään ja ratkaistaan kuitenkin ratatoimituksen sijasta kiinteistönmuodostamislain (554/1995) 68 §:n 2 momentissa tarkoitettussa uusjako-toimituksessa, jos ratatoimituksen ajankohtana sellainen on vireillä. Tällaisessa uusjako-ossa sovelletaan sen lisäksi, mitä kiinteistönmuodostamislain ja lunastuslain 82 §:ssä säädetään, soveltuvin osin tämän lain 55-58 §: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 rautatienä lakkautettua tai lakkaavaa rautatiealuetta tai sen osaa.

Tilusvaihdosta ja alueen siirtämisestä ratatoimituksessa on soveltuvin osin voimassa, mitä kiinteistönmuodostamislain 59, 65 ja 66 §:ssä säädetään, jollei tämän lain 55-57 §:stä muuta johdu.

55 §

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 johtuen.
- 3) tilusvaihto tai alueen siirtäminen lisä-alueen antamiseksi rautatiealueen rajoittuvalle taikka suoja- tai näkemäalueella olevalle kiinteistölle tien rakentamisen tai 38 ja 39 §:n mukaisen kiellon johdosta on erityisen tärkeää kiinteistön käyttökelpoisuuden lisäämiseksi; tai
- 4) se on tarpeen sellaisen arvoltaan vähäisen, rautatiealueen vuoksi erilleen jäävän alueen siirtämiseksi toiseen kiinteistöön, jota alueen omistaja ei voi käyttää tarkoitukseenmukaisella tavalla hyväkseen, mutta jota voidaan käyttää toisen kiinteistön yhteydessä.

Tilusjärjestelyn suorittaminen edellyttää lisäksi, että:

- 1) edellä 1 momentin 1 kohdassa mainitussa tapauksessa sillä saadaan aikaan merkitävä 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.

56 §

Tilusjärjestelyjen korvaukset

Tilusjärjestelyssä arvioidaan kiinteistöstä 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.

57 §

Tilusjärjestelysopimukset

Jos asianomaisten kiinteistöjen omistajat sopivat, voidaan ratatoimituksessa muissakin kuin 55 §:n 1 momentissa mainituissa tapauksissa tehdä rautatiealueen rakentamisen johdosta muitakin tarpeellisia, kiinteistöjaotusta parantavia tilusjärjestelyjä noudattaen, mitä 55 §:n 2 momentin 2 ja 3 kohdassa säädetään.

58 §

Lunastuksen laajentaminen

Jos rautatiealueen aiheuttaman tilusten pirstoutumisen, tilusalan vähenemisen, tieoikeuksiin liittyvien muutosten tai 38 ja 39 §: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 haitankorvaus 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 soveltuvien osin, mitä lunastuslain 49 §:n 1 momentissa säädetään.

59 §

Lunastuksen laajentaminen asemakaava-alueella

Kun rautatiealue 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 sanotun alueen rajaan saakka. Radanpitäjällä on myös oikeus lunastaa mainitunlainen kiinteistö tai sen osa alueen rajaan saakka. Lunastusyksikön muodostamisesta on voimassa, mitä 58 §: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 lunastamisesta saa ratatoimituksessa päättää 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.

60 §

Tiejärjestelyt

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 kiinteistönmuodostamislain, maantielain ja yksityisistä teistä annetun lain mukaisessa tietoimituksessa käsiteltäviksi säädettyt asiat.

Yksityistieyhteyet ja tieoikeudet voidaan järjestellä yksityisistä teistä annetun lain 38 c §:ssä tarkoitettussa alueellisessa tietoimituksessa, joka voidaan suorittaa radanpitäjän pyynnöstä ilman erillistä hakemusta tietoimituksen vireillä ollessa.

61 §

Korvaussopimukset

Radanpitäjän aloitteesta asianosaiset voivat sopia korvauksista, jolloin sopimusta ei alisteta lunastustoimikunnan vahvistettavaksi lunastuslain 40 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Mitä korvauksista on sovittu, on voimassa myös sitä kohtaan, jolle asianosaisen oikeus kiinteistöön on siirtynyt.

62 §

Korvaus suoja- ja näkemäalueista

Jos kiinteistön käyttämiselle aiheutuu vahinkoa tai merkittävää haittaa siitä, että omistajan oikeutta rajoitetaan 38-40 §: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 38 §:n perusteella, on kiinteistön omistajalla oikeus saada radanpitäjältä korvaus vahingostaan. Edellä 40 §:n 2 momentin mukaisesta omaisuuden poistamisesta, siirtämisestä tai muutostyöstä aiheutuvasta kustannuksesta on omistajalla oikeus saada radanpitäjältä korvaus.

63 §

Korvaus tasoristeyksen poistamisesta

Jos kiinteistön omistajalla on kiinteistörekisteriin merkitty oikeus tasoristeykseen, hänellä on oikeus saada radanpitäjältä korvaus tasoristeyksen poistamisesta sen aiheuttaessa merkittävää haitata kiinteistön käyttämiselle.

64 §

Korvaus tutkimustyöstä ja eräistä muista toimenpiteistä

Jos 10 §:n 1 momentin nojalla suoritetusta toimenpiteestä, 33 §:n mukaisen tilapäisen kulkutien järjestämisestä tai sellaisen käyttämisestä tai 34 §:n mukaisesta kiireellisestä ratatyöstä aiheutuu kiinteistölle vahinkoa tai haittaa on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus radanpitäjältä.

65 §

Ympäristövahinkojen korvaaminen

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

66 §

Muut korvaukset ja korvauksia koskeva ratatoimitus

Jos rautatien rakentamisesta tai sen käyttämisestä aiheutuu kiinteistölle muuta kuin tässä luvussa tarkoitettua vahinkoa tai haittaa, on kiinteistön omistajalla oikeus saada siitä korvaus radanpitäjältä.

Jos tästä laista johtuva korvaus- tai lunastuskysymys tulee esille muutoin kuin ratatoimituksen yhteydessä tai jos korvaus voidaan määrätä vasta ratatoimituksen päätyttyä, on korvausasia ratkaistava radanpitoviranomaisen tai korvausta vaativan hakemuksesta pidettävässä ratatoimituksessa.

67 §

Ratatoimitus erityisissä tapauksissa

Radanpitoviranomaisen on haettava viipymättä ratatoimituksen pitämistä, kun rata tai rataosa on lakkautettu.

68 §

Arvohetki ja yleisen hintatason muutoksen huomioon ottaminen

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

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

69 §

Arvohetki erityisissä tapauksissa

Edellä 66 ja 67 §:n mukaisissa ratatoimituksissa korvattava omaisuus, haitta tai vahinko arvioidaan ja korvaus määrätään toimituksen päättymisajankohdan mukaisena, ellei haitta tai vahinko ole syntynyt haltuunoton yhteydessä.

70 §

Korvauksensaajan määrääminen

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

71 §

Korvausten maksaminen ja korko

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

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

Jos tilusjärjestelyssä tehdään muitakin kuin lunastukseen liittyviä kiinteistöjaotusta parantavia järjestelyitä, on näiden järjestelyiden arvojen erotukset määrättävä tilusjärjestelyn osapuolien maksettavaksi.

Edellä 1 momentin mukainen kuuden prosentin vuotuinen korko lasketaan alkavaksi 47 §:ssä tarkoitetusta haltuunotosta lukien, jollei 47 §:n 3 momentin mukaisen haltuunoton osalta ole toisin sovittu, sekä 66 ja 67 §:ssä mainituissa tapauksissa kyseisen ratatoimituksen loppukokouksen ajankohdasta lukien. Tilusjärjestelyn johdosta määrätyle korvaukselle korko lasketaan toimituksessa määrätystä alueiden haltuunottoajan kohdasta lukien.

72 §

Riidanalaisen korvauksen maksaminen

Radanpitäjän valittaessa ratatoimituksessa määräytyistä korvauksista ei riidanalaista osaa korvauksista tarvitse tallettaa. Korvauksensaajalla on kuitenkin oikeus saada riidanalainen osa korvauksesta lainvoimaisen korvauksen yli menevän määrän ja sille varojen nostopäivästä laskettavan kuuden prosentin koron takaisin maksamisesta asetettavaa radanpitäjän hyväksymää vakuutta vastaan.

73 §

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.

74 §

Panttioikeuden haltijan oikeus korvaukseen

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

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

75 §

Vähäiset korvaukset

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

76 §

Korvauksettomat luovutukset

Valtiolla ei ole oikeutta tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen radanpitoviranomaiselta. Radanpitoviranomaiselta korvaukseen oikeutettuja ovat kuitenkin valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) mukaiset liikelaitokset. Valtioneuvosto voi päättää valtion korvausoikeudesta toisin, jos tähän on erityisiä syitä.

77 §

Ratatoimituksen kustannukset

Radanpitäjä vastaa ratatoimituksen toimituskustannuksista. Edellä 66 §:n mukaisessa ratatoimituksessa toimituskustannukset on määrättävä osaksi tai kokonaan vaatimuksen esittäjän maksettavaksi, jos vaatimus on tehty ilmeisen aiheettomasti.

78 §

Ratatoimituksen rekisteröinti

Ratatoimitus voidaan rekisteröidä korvausten suorittamisesta riippumatta, 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 ministeriöltä lupa rekisteröintiin. Asian ratkaisee maa- ja metsätalouden puheenjohtaja.

79 §

Muutoksenhaku ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin

Toimitusinsinöörin 53 §:n 1 momentin mukaan tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta. Muutoksenhausta ratatoimituksessa tehtyihin päätöksiin on muutoin voimassa, mitä lunastuslain 89—93 §:ssä säädetään.

6 luku**Rautatien ja sen liitännäisalueen lakkauttaminen**

80 §

Rautatien lakkauttaminen

Jos rautatietä rakennettaessa rautatie on siirretty uuteen paikkaan eikä ratasuunnitelmassa ole määrätty, että rata entisellä paikallaan edelleen jää rautatieksi, se tältä osin lakkaa olemasta rautatie. Tämän estämättä radanpitäjä saa käyttää entistä rautatiealuetta muihin radanpidon tarpeisiin sen mukaan kuin siitä ratasuunnitelmassa määrätään.

Kun lakanneen rautatien rautatiealuetta ei enää tarvita 1 momentissa tarkoitettuihin muihin radanpidon tarpeisiin tai jos rautatietä ei enää käytetä rautatieyrityksen harjoittamaan tai radanpitoon liittyvään liikennöintiin, radanpitäjä lakkauttaa rautatiealueen käytön ja luovuttaa alueen siten kuin laissa oikeudesta luovuttaa valtion kiinteistövarallisuutta (973/2002) on säädetty. Lakkauttamista koskevassa ratasuunnitelmassa on määrättävä, mistä lukien alue lakkaa olemasta rautatie.

Jos alueella on vähäinen arvo tai merkitys, radanpitäjä voi päättää luopua rautatiealueesta. Rautatiealue siirtyy siihen rajoittuviin kiinteistöihin radan raiteen tai raiteiden muodostaman alueen keskilinjaa myöten. Rajaa saadaan 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.

81 §

Lakkautetun rautatiealueen rakenteet ja laitteet

Mitä lakkautetun rautatien rautatiealueelle on radanpitoa varten rakennettu tai sijoitettu, siirtyy alueen omistajalle, jollei radanpitäjä vie sitä pois kahden vuoden kuluessa radan lakkaamisesta lukien. Ratasuunnitelmassa on osoitettava, tarvitaanko aluetta tiealueeksi, museorautatieksi tai muuhun tarkoitukseen ja kuuluuko alueeseen erityistä hoitoa vaativia rakenteita tai laitteita. Alue on jätettävä sellaiseksi, ettei sen käyttö sannoituun tarkoitukseen vaikeudu. Vastuu mainituista rakenteista ja laitteista siirtyy alu-

een omistajalle radan lakatessa.

Jos lakkautettavaa rautatietä ei tarvita 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen, on ratasuunnitelmassa osoitettava ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen entisen rautatiealueen palauttamiseksi ennalleen. Radanpitäjän tulee huolehtia näistä toimenpiteistä kustannuksellaan vuoden kuluessa rautatien lakkaamisesta lukien.

82 §

Lakkautettua rautatiealuetta koskevat menettelyt

Ratatoimituksessa todetaan luovutettu tai 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 tai liitetään kunnan ennestään omistamaan kiinteistöön noudattaen soveltuvin osin, mitä kiinteistönmuodostamislain 41 §:ssä säädetään.

83 §

Liitännäisalueen lakkauttaminen

Radanpitäjä lakkauttaa liitännäisalueen, kun 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.

Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 2 momentin mukainen muuna rekisteriyksikkönä kiinteistörekisteriin merkitty lakkautettu liitännäisalue on ratatoimituksessa määrättävä kuulumaan siihen kiinteistöön, josta se on otettu rautatien tarkoituksiin tai, jollei sitä kiinteistöä enää ole, siihen tai niihin kiinteistöihin, joihin se alueellisesti parhaiten soveltuu.

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

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, on tällä oikeus saada radanpitäjältä siitä korvaus. Tällöin on soveltuvin kohdin noudatettava, mitä 5 luvussa säädetään.

85 §

Suoja- ja näkemäaluemerkintöjen poistaminen

Kun rautatie on lakannut tai tasoristeys on poistettu, poistetaan 52 §:n mukaiset kiinteistöihin kohdistuvat merkinnät kiinteistörekisteristä.

7 luku**Erinäiset säännökset**

86 §

Rangaistukset

Jos joku

1) rikkoo 18, 19, 32-34 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 törkeästä huolimattomuudesta menettelee 22 §:n 2 momentissa taikka 38-40 §:ssä olevan tai niiden nojalla annetun kiellon vastaisesti, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *ratalain säännösten rikkomisesta* sakkoon.

87 §

Hallinnolliset pakkotoimet

Lääninhallitus voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. 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, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan muutoin, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

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

Jos radanpitoviranomaista estetään toimittamasta 2 momentissa tarkoitettua virkatehtävää taikka estetään 10 §:n 1 momentissa tarkoitettua tutkimustyön suorittaminen, poliisin on annettava radanpitoviranomaisen 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 ulosottoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

89 §

Tien ja rautatien rakentaminen ja kustannukset

Maantien tai kadun ja rautatien risteyskohtaan liittyvässä rakennustyössä suunnittelu ja rakentaminen kuuluvat pääsääntöisesti sen osapuolen vastattavaksi, jonka tarvetta varten rakennustyö tehdään.

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

90 §

Tasoristeyksen ja siihen liittyvän tien sekä siltojen kunnossapito

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

Maantien tai kadun ja rautatien risteyssiltojen sekä yhteisten siltojen kunnossapidosta vastaa pääsääntöisesti se osapuoli, jonka käytössä silta on. Tienpitoviranomainen ja kunta sekä radanpitäjä voivat myös sopia kunnossapidon kustannuksista.

Radanpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa tiellä rautatien tasoristeyksen kohdalla olevat varoituslaitteet sekä tasoristeysmerkit, ellei kustannusvastuusta toisin sovita. Kun uusi tie rakennetaan rautatiealueelle, tienpitäjä asettaa kustannuksellaan tasoristeyksen varoituslaitteet ja tasoristeysmerkit. Tienpitäjä asettaa ja pitää kustannuksellaan kunnossa rautatiestä varoittavat liikennemerkkit.

91 §

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

Yleis- ja ratasuunnitelman hyväksymistä sekä ratasuunnitelman voimassaoloajan pidentämistä koskeva päätös on annettava yleisesti tiedoksi. Päätöksen tiedoksi antamiseksi on radanpitäjän 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).

92 §

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 91 §:n mukaisesti annetaan 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.

93 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla tehtyyn päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään, jollei 79 §:stä muuta johdu. Radanpitäjän päätöksestä 18, 19, 41 ja 42 §: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 viranomaisen toimialueelle.

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

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

94 §

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.

95 §

Päätösten välitön täytäntöönpano

Yleis- tai ratasuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös voidaan panna täytäntöön valituksesta huolimatta, jollei muutoksenhakutuomioistuimien toisin määrää.

Päätöksessä, jonka radanpitoviranomainen antaa 42 §:n 2 momentin nojalla, voidaan määrätä, että päätös on pantavissa täytäntöön valituksesta huolimatta.

96 §

Kuuluttaminen

Milloin tämän lain nojalla on julkaistava kuulutus, määräys, kieltä tai muu asia yleisesti tiedoksi eikä tiedoksi antamisen tavasta ole erikseen säädetty, tulee radanpitoviranomaisen 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 tarpeetonta.

97 §

Rautatiehen kohdistuvaa työtä sekä rakennelmien ja laitteiden rautatiealueelle sijoittamista koskevan lupamenettelyn järjestäminen

Ratahallintokeskus voi järjestää rataverkolla 37 §:ssä tarkoitettua rautatiehen kohdistuvaa työtä sekä rakennelmien ja laitteiden rautatiealueelle sijoittamista koskevan lupamenettelyn hankkimalla toimintaan tarvittavia palveluita Ratahallintokeskukseen sopimussuhteessa olevilta palveluntuottajilta.

98 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset rautateiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, radan ulottuvuudesta, rakennusten etäisyyden mittaamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Liikenne- ja viestintäministeriö antaa ohjeet radan näkemäalueista.

Ratahallintokeskus antaa radanpitoa koskevat tekniset ohjeet. Maanmittauslaitoksen keskushallinto antaa ratatoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjo-

jen kaavat, määräykset rajamerkeistä ja muista maastomerkeistä sekä ratatoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

8 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

99 §

Lunastusmenettelyä koskevat siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa vireillä oleviin lunastustoimituksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olevia säännöksiä.

100 §

Suunnitelmia koskevat siirtymäsäännökset

Tämän lain voimaan tullessa valmisteltavina oleviin yleis- ja ratasuunnitelmiin ei sovelleta tämän lain suunnitelman laatimista ja hyväksymistä koskevia säännöksiä. Lain voimaan tullessa valmisteltavina olevien yleis- ja ratasuunnitelmien on oltava sisällöltään ja vaikutusten arvioinneiltaan tämän lain vaatimusten mukaisia.

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

Liikenne- ja viestintäministeriö voi hyväksyä ratasuunnittelun pohjaksi 1 momentissa tarkoitetun määräajan jälkeenkin sellaisen lain voimaan tullessa valmisteltavana olleen yleissuunnitelman, joka sisällöltään ja vaikutusten arvioinneiltaan täyttää tämän lain vaatimukset.

.

101 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200 .

Tällä lailla kumotaan aikaisemmat radanpitoon liittyneet velvollisuudet, jotka on annettu kiinteän omaisuuden pakkolunastuksesta yleiseen tarpeeseen 14 päivänä heinäkuuta 1898 annetun lain nojalla toimeenpannuissa lunastuksissa.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

2.

LAKI ERÄIDEN YMPÄRISTÖN KÄYTTÖÖN VAIKUTTAVIEN HANKKEIDEN LUNASTUSLUVASTA ANNETUN LAIN 2 §:N 3 KOHDAN KUMOAMISESTA

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan eräiden ympäristön käyttöön vaikuttavien hankkeiden lunastusluvasta 13 päivänä elokuuta 2004 annetun lain (768/2004) 2 §:n 3 kohta.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 200 .