ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

24.5.2018

Matti Viialainen
Etelä-Karjalan maakuntajohtaja

Eduskunnan liikennevaliokunnalle

HE 45/2018/vp Maantielain muuttaminen ja eräät siihen liittyvät lait

Pyydettynä asiantuntijalausuntona esitän kunnioittaen seuraavaa:

1. Uudistus tarvitaan

Lakiesitys on selvä parannus nykytilaan ja siksi tarpeellinen ja välttämätön uudistus. Lait edesauttavat maan liikennejärjestelmän kehittämistä ja ne tukevat myös maakuntien aluekehittämis- ja suunnittelutehtävää. Siksi lakikokonaisuus tulisi hyväksyä eräin jäljempänä ehdotetuin vähäisin muutoksin vielä tällä kevätistuntokaudella.

Lakien myötä liikennepolitiikkaan saadaan vihdoin kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä ja alueellinen, suoraan kansanvaltaan perustuva toimivalta liikenneasioissa lisääntyy. Sillä on erityinen merkitys Etelä-Karjalalle ja niille maakunnille, joista on toistaiseksi puuttunut oma liikenneviranomainen.

Kansalaisten, elinkeinoelämän ja Suomen eri osien elinvoiman ja aluekehityksen kannalta liikenneinfrastruktuurilla on olennainen merkitys.

Rahoituksen taso eli viime kädessä eduskunnan päätökset ratkaisevat kuinka paljon Liikennevirastolla ja maakunnilla on jatkossa voimavaroja liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen. Parlamentaarisen työryhmän yksimielinen esitys on se vähimmäistaso, joka tulisi kyetä turvamaan seuraavalla hallituskaudella.

2. Liikennejärjestelmäsuunnitelma ja runkoverkkopäätös tärkeitä

Valtioneuvostolle asetettava velvoite laatia yhteistyössä eri toimijoiden kanssa **valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja siihen sisältyvä rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodelle on erittäin kannatettava toimintatapa (15 b §).**

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

Tämä mahdollistaa pitkäjänteisen, vaalikauden yli ulottuvan liikennepolitiikan harjoittamisen. Tätä puoltavat myös muiden Pohjoismaiden kokemukset.

Tärkeä on myös velvoite antaa liikenne-ja viestintäministeriön asetuksella päätös siitä, miltä osin maantiet kuuluvat ns. **runkoverkkoon (4 §).** Tätä priorisointia ei tähän saakka ole saatu aikaiseksi, mutta nyt siihen tulee lakiin perustuva velvoite. Verkon määrittelyssä on käytettävä objektiivisia kriteereitä ja kuultava huolella maakuntia ja muita toimijoita.

Hyvää esityksessä on lisäksi se, että maantieverkolle ja sen kehittämiselle asetetaan riittävät **tasovaatimukset (13 §).** Myönteistä on myös elinkeinoelämän tarpeiden entistä parempi huomioiminen investoinneissa ja väylien kunnossapidossa.

Lakiesitys nostaa **kaikki eri liikennemuodot** (tie-, rata-, vesi-, lento- ja kevyt sekä joukkoliikenne) kattavan liikennejärjestelmäsuunnittelun maakuntien ja valtion liikenneviranomaisten lakisääteiseksi perustehtäväksi. Tämä on tärkeä muutos ja parannus nykytilaan verrattuna. Ilman kunnollista suunnitelmaa kehittäminen ei onnistu, eikä tarvittavia rahoituspäätöksiä voida tehdä.

3. Valtiolla edelleen keskeisin rooli

Esitettävässä laissa tienpitäjä ja maanteiden omistaja olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto, kuten nykyisinkin. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi siis edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on kyse.

Valmistelun aiemmassa vaiheessa harkinnassa oli myös vaihtoehto, jossa alempi tieverkko olisi tullut maakuntien taseeseen, kuten esimerkiksi Norjassa on asianlaita. Maakuntauudistuksen **alkuvaiheessa on järkevintä** mennä esitetyllä kokonaan **valtio-omisteisella mallilla.** Kertyvien kokemusten myötä asiaa on syytä arvioida siinä vaiheessa, jos maakuntien itsehallintoa vahvistetaan myöhemmin verotusoikeudella.

Tienpidon rahoitus järjestetään erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpitoalueen ja tienpitäjän välillä tehtävän tienpidon sopimuksen mukaisesti. Tienpidon rahoituksen järjestämistä erillisrahoituksena voidaan pitää hyvänä asiana, erityisesti kun sen käyttöä voidaan ohjata maakunnissa, joissa on paras tieto alueiden tarpeista ja erityispiirteistä.

> *Valiokunnan tulisi kirjata lain perusteluihin selkeästi, että kullekin maakunnalle tulee taata riittävät toimintamäärärahat, jotta ne voivat aidosti toimia alueellisena liikenneviranomaisena ja huolehtia asianmukaisesti tässä lainsäädännössä ja maakuntalaissa mainituista liikennetehtävistä.*

Määrärahojen laskentakriteereissä nykyinen lähtötaso on jaettava kaikkien 18 maakunnan, ei vain nykyisten yhdeksän L-vastuualueiden maakuntien kesken. Lähtökohtana tulee olla selkeästi se, että **ensin resurssit taataan jokaiseen maakuntaan** ja sen jälkeen maakunnat sopivat niiden käytöstä laajemmalla

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

yhteistyöalueella, mikä edistää rahojen kustannustehokasta käyttöä hankkeiden kiireellisyysjärjestyksessä.

4. Maakunta alueellisena liikenneviranomaisena

Lain pykälään kolme on jäänyt sisällyttämättä maakunnan rooli alueellisena liikenneviranomaisena, vaikka se tulee olemaan tosiasiallinen tilanne, koska maakunnille asetetaan sekä maantielaissa että maakuntalaissa (2. luku 14 mom.) laaja tehtäväkokonaisuus liikenneasioissa.

Siksi kohtaan määritelmät on syytä lisätä uusi kohta kuusi, joka kuuluu seuraavasti:

> *6) alueellisella viranomaisella maakuntaa;*

Sen jälkeen kohta tienpitoalue on numero seitsemän ja tienpidon sopimus numero kahdeksan.

5. Maanteiden luokitusta ja runkoverkon määrittelyä täsmennettävä

Neljännen pykälän ensimmäisessä momentissa määrätään teiden luokituksesta niin, että ”liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä”. Luokituksella on merkitystä kuinka teitä hoidetaan ja kunnostetaan. Siksi maakunnilla on oltava oikeus vaikuttaa luokitukseen, vaikka päätösvalta on valtiolla.

Luokittelua voitaisiin yksinkertaistaa. Nimitys ”kantatie” on vanhahtava, eikä aivan selkeästi kerro ainakaan ulkopuolisille, mistä tiestä on kysymys. Muissa maissa luokitus kuvastaa paremmin minkä tason tiestä on kyse (state, regional, local, private). Siksi momentti voisi kuulua seuraavasti:

> *Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, **alueteitä**, seututeitä ja **paikallisteitä**.*

Pykälän mukaan valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet ”yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä”. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Säädös on liian yleinen ja epämääräinen; se voisi toteutuessaan jättää kokonaisia maakuntakeskuksia runkoverkon ulkopuolelle. Siksi 4 §:n kolmas momentti on muutettava kuulumaan seuraavasti:

> *Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet **yhdistävät maakuntakeskukset** muihin valtakunnallisesti merkittäviin keskuksiin ja solmukohtiin sekä kansainvälisiin liikenneverkkoihin, ja ne palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä.*

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

On tärkeää, että runkoverkkopäätöksellä edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden saavutettavuutta sekä tarjotaan tärkeää tietoa elinkeinoelämän investointien ja muun toiminnan suunnittelun tueksi.

Runkoverkon tulee muodostaa elinkeinoelämän ja kansalaisten palvelujen saavutettavuuden kannalta oleellisten kohteiden (suuret teolliset yksiköt, sairaalat, korkeakoulut, matkailukeskukset ja satamat sekä lentokentät) kanssa yhtenäinen kokonaisuus.

Runkoverkon tulee kytkeä maakuntakeskukset toisiinsa koko maan tasolla ja muodostaa koko maan kattava verkko, joka yhdistyy kansainväliseen liikenneverkkoon (Venäjä, Ruotsi, Norja).

6. Muuta rahoitusta voitava käyttää tienpidon kustannuksiin joustavasti

Maantielain 10 §:n (Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset) mukaan valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

On tärkeää, että maakunta voi käyttää alueensa tienpitoon **myös muuta rahoitusta** kuin valtion osoittamaa erillisrahoitusta. Maakuntalain mukaisen aluekehitystehtävän toteuttamiseksi maakunnan tehtävänä on muun muassa alueensa elinkeinotoiminnan edistäminen (teollisuus, maatalous, kauppa ja matkailu).

> *Mietinnön perusteluissa tulisi selkeästi todeta, että maakunnalla on mahdollisuus käyttää alueensa tienpitoon myös alueensa kaupunkien, kuntien ja yritysten rahoitusta sekä käyttää siihen myös mahdollista yleiskatteellisen rahoituksensa ylijäämää ja hankerahoitusta.*

Esimerkiksi EU:n, Suomen ja Venäjän välinen raja-alueyhteistyö ja EAKR tarjoavat tähän todellisia, kaikkia hyödyttäviä mahdollisuuksia. Etelä-Karjalassa on runsaasti rajaliikennettä, mikä tulisi muutoinkin huomioida maakunnan saaman erillisrahoituksen tasossa.

7. Tienpidosta vastaavat viranomaiset

Maakunnan rooliin alueellisena liikenneviranomaisena viitaten lain pykälän 11 toinen momentti on täydennettävä kuulumaan 3 §:ää vastaavasti:

> *Alueellisena liikenneviranomaisena maakunnat vastaavat tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta.*

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

8. Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä

Pykälässä 13 a mainitaan palvelutasokriteerit hyvin yleispiirteisesti. Pykälässä todetaan kuitenkin, että Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä.

> *Mietinnössä tulisi edellyttää, että LVM:n asetuksella annettavat tarkemmat palvelutasoa koskevat säännökset tulee lähettää lausunnolle maakuntiin.*

9. Lausuntomahdollisuus myös maakunnille liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Pykälän 15 d mukaan LVM:n tulee valmistaa liikennejärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä kaikkien maakuntien kanssa. Ennen valtioneuvoston hyväksyntää maakunnille tulisi kuitenkin lisäksi vielä varata lausunnonantomahdollisuus syntyneeseen kokonaisuuteen.

Siksi ja jotta maakunnilla olisi aito aloite- ja vaikuttamismahdollisuus niiden kehittämisen kannalta mitä tärkeimpään päätökseen, 15 d §:n ensimmäiseen momenttiin on lisättävä maakunnat lausunnonantajiksi ministeriöiden tapaan. Momentin viimeisen lauseen tulee kuulua:

> *Suunnitelmaluonnoksesta on pyydettävä lausunto **maakunnilta** sekä niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.*

10. Parantamistoimiin kohdennettava lisärahoitusta

Tienpidon taso viime kädessä riippuu käytettävissä olevista varoista. Summa on ollut vuosittain 500–550 M€. Siitä päivittäiseen kunnossapitoon on vuonna 2017 jaettu 215 M€, ylläpitoon 217 M€, parantamiseen 45 M€ ja liikenteen palveluihin 70 M€.

Pykälässä 15 varataan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta osa Liikennevirastolle mm. äkillisiin ja ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Tämä on perusteltua. Tämän lisäksi myös maakuntien ja tienpitoalueiden käytössä on oltava vastaava ennakolta korvamerkitsemätön määräraha.

Jotta maakunnilla olisi oikeasti käytettävissään harkinnanvaraista liikkumavaraa tieverkon parantamiseen, tulee siihen valtion talousarviossa varattua määrärahaa korottaa nykyisestä kaksinkertaiseksi, jolloin maakunnilla olisi **keskimäärin noin 5 M€ vuosittain käytettävissään pieniin investointeihin**.

Tämän lisäksi ns. korjausvelkaohjelmaa on jatkettava myös seuraavalla hallituskaudella ja korjausvelkavarojen käytön priorisointi on oltava maakuntien tehtävä ja vastuulla.

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

Lain pykäliin ja perusteluihin on sisällytettävä määräykset, joilla varmistetaan maakuntien käyttöön pienten investointien ja korjausvelan tarvitsemat määrärahat.

11. Maantien kunnossapito

Pykälässä 33 mainitut kunnossapidon kriteerit ovat hyvin yleispiirteisiä. Pykälässä todetaan kuitenkin, että LVM:n asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista.

Mietinnössä tulisi todeta, että myös LVM:n asetuksella annettavat tarkemmat säännökset tulee lähettää lausunnolle maakuntiin.

12. Viranomaisvalvontaan resurssit

Pykälässä 100 b säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta valvoa tämän lain 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista.

Mietinnössä tulisi korostaa, että valvonnassa tulee ottaa huomioon, että maakunnille on annettu riittävät resurssit laissa mainittujen velvoitteiden toteuttamiseksi. Muussa tapauksessa valvonnalla ei ole merkitystä.

13. Liikennetehtävät tärkeä osa maakuntauudistuksessa

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma pitää sovittaa yhteen maakunnan muun suunnittelun, maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkien liikennejärjestelmää koskevan suunnittelun sekä alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa.

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyön lisäksi Etelä-Karjalan liitto pitää **tärkeänä yhteistyötä yhtä maakuntaa laajemmalla alueella**, koska maakuntien on tärkeää tuoda yhteinen näkemys alueidensa tarpeista valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen mukaisesti toteutettaviin hankkeisiin.

Jotta maakuntien yhteinen näkemys voisi toimia myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun pohjana, tulee se tehdä selvästi laajemmilla kuin tienpitoalueilla.

On hyvä, että lakiesitys mahdollistaa maakuntien yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen. Tämän näkökohdan tärkeyttä tulisi korostaa myös valiokunnan mietinnössä.

Esimerkiksi itäisen Suomen teollisuuden, matkailuelinkeinon, Venäjän rajaliikenteen ja kansalaisten liikennepalvelujen kannalta parasta olisi sovittaa maakuntien tarpeet ja näkemykset yhteen strategisen tason ja kaikki liikennemuodot kattavassa yhteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa, johon osallistuisivat Etelä-Karjalan lisäksi Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Kainuu.

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi

Kyse on suuralueesta, jonka tärkeimpiä liikenneväyliä ovat VT6 ja Karjalan rata, VT5 ja Savon rata sekä Saimaan syväväylä ja Venäjän rajan seitsemän ylityspaikkaa. Tällöin suunnitelma ulottuisi Talvivaaran kaivoksilta HaminaKotka-satamaan. Myös Uudenmaan kaava-ja liikennejärjestämällä on suora vaikutus myös koko itäiseen Suomeen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman suuren merkityksen takia se tulee hyväksyä maakuntavaltuustossa, ellei maakunnan hallintosäännössä tai maakuntien välisessä yhteistoimintasopimuksessa toisin määrätä.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei voida laatia ainoastaan ohjaamaan maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua, vaan sen sisällössä lähtökohtana tulee myös ottaa huomioon maakuntien ja niiden yhteisistä suunnitelmista nousevia näkökulmia ja toimenpiteitä. Tämän vuoksi **valtakunnallinen suunnitelma tulee laatia tiiviissä vuoropuhelussa maakuntien ja niiden suunnitelmien kanssa.**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana oleva 10–12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää, mikä on tarpeellista ja tärkeää. Laki muuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun juridisesti maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa sekä maakuntakaavaa vastaavaksi maakunnan suunnittelujärjestelmän osaksi.

On hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman aiempaa virallisempi luonne näkyy kirjauksessa, jonka mukaan maakunnan alueilla toimivien viranomaisten tulee ottaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma huomioon toiminnassaan.

14. Tienpidon järjestäminen

Esityksen mukaan maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta olisi tärkeää, että tienpitoalueet muodostettaisiin verkon yhtenäisyys huomioiden. Etelä-Karjalan kannalta tärkeitä väyliä ovat VT6, VT13, KT62, VT26 ja MT387, Karjalan rata, Saimaan syväväylä ja Saimaan kanava sekä yhteydet raja-asemille, HaminaKotka satamaan, pääkaupunkiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Näiden lisäksi on tärkeää huolehtia sujuvista poikittaisyhteyksistä myös Länsi-ja Keski-Suomen suuntiin.

Etelä-Karjalan näkökulmasta tienpitoalueen tulisi muodostua niin, että se turvaa maakunnan tienpidon kustannustehokkuuden sekä väylien yhtenäisen, asiantuntevan ja pitkäjänteisen hoitamisen, vaadittavan palvelutason toteutumisen ja asiakastarpeiden huomioimisen.

Ottaessaan kantaa tienpitoalueen muodostamiseen naapurimaakuntien kanssa Etelä-Karjala haluaa varmistua, että sillä **itsellään on myös riittävät henkilö- ja muut**

resurssit lakisääteisten viranomaistehtäviensä hoitamiseen samalla, kun taataan laadukas ja kustannustehokas yhteistyö tienpitoalueen muiden maakuntien kesken.

On hyvä, että kukin maakunta vastaa maanteiden yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman valmistelusta ja niiden esittämisestä tienpitäjän hyväksyttäväksi (15 q). Tämä korostaa maakunnan roolia alueellisena liikenneviranomaisena, kuten oikein onkin.

15. Ratalain muutokset

Laki ratalain muuttamisesta 4 § mukaan 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.

4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

Runkoverkkopäätöksen tulee edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden saavutettavuutta sekä tarjota tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi. Lisäksi rautateiden runkoverkkoa määriteltäessä tulee ottaa huomioon liikenteelle asetetut päästötavoitteet, joiden saavuttamiseksi on tuettava sekä tavara- että henkilöliikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille. Tämä tarkoittaa sitä, että rautateiden runkoverkolla ja myös muulla rataverkolla on huomioitava sekä henkilö- että tavaraliikenteen kasvun edellytykset.

Ratalakiin ei tarvita muutoksia.

16. Muut huomiot

Maantielaki

Maantielain perusteluissa todetaan, että maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus voitaisiin toteuttaa painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvat tarpeet. Asiasta säädettäisiin tarkemmin yksityistielaissa, ja sitä koskeva hallituksen esitys annetaan erikseen.

Asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvien tarpeiden huomioiminen rahoituksessa on erittäin hyvä lähtökohta. Hallituksen esitys yksityistielaista tulee lähettää myös lausunnolle, jolloin sen sisällöstä voidaan antaa yksityiskohtaisempi lausunto.

Laki Saimaan kanavan vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä annetun lain 3 §:n muuttamisesta

Lain 3 §:ään ehdotetaan Saimaan kanavan komission jäseneksi lisättävän Etelä-Karjalan maakunta. Tämä on hyvä ja tärkeä lisäys, koska Saimaan kanavan kautta tapahtuva alusliikenne kulkee Etelä-Karjalan kautta.

KAUPPAKATU 40 D
53100 LAPPEENRANTA
FINLAND

TEL +358 (5) 613 001
Y-TUNNUS 0869462-5

etunimi.sukunimi@ekarjala.fi
kirjaamo@ekarjala.fi
www.ekarjala.fi