ETELÄ-KARJALAN LIITTO

ETELÄ-KARJALAN LIITON LAUSUNTO

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI MAANTIELAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Kauppakatu 40 D, 53100 Lappeenranta | etunimi.sukunimi@ekarjala.fi |
www.ekarjala.fi

UUDISTUSTA TARVITAAN

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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 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.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA JA RUNKOVERKKOPÄÄTÖS TÄRKEITÄ

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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 §).
- Tärkeä on myös velvoite antaa liikenne-ja viestintäministeriön asetuksella päätös siitä, miltä osin maantiet kuuluvat ns. runkoverkkoon (4 §).
- Hyvää esityksessä on myös se, että maantieverkolle ja sen kehittämiselle asetetaan riittävät tasovaatimukset (13 §).
- Lakiesitys nostaa kaikki eri liikennemuodot (tie-, rata-, vesi-, lento- sekä kevyt- ja joukkoliikenne) kattavan liikennejärjestelmäsuunnittelun maakuntien ja valtion liikenneviranomaisten lakisääteiseksi perustehtäväksi. Tämä on tärkeä muutos ja parannus nykytilaan verrattuna.

VALTIOLLA EDELLEEN KESKEISIN ROOLI

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.
- 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.

MAAKUNTA ALUEELLISENA LIIKENNEVIRANOMAISENA

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- Lain pykälään kolme on jäänyt sisällyttämättä kokonaan maakunnan rooli alueellisena liikenneviranomaisena, vaikka maakunnille asetetaan sekä tässä laissa että maakuntalaissa (2. luku 14 mom.) laaja tehtäväkokonaisuus liikenneasioissa.
  - Siksi kohtaan määritelmät on lisättävä uusi kohta kuusi, joka kuuluu seuraavasti:

    6) alueellisella viranomaisella maakuntaa;
  - Sen jälkeen kohta tienpitoalue on numero seitsemän ja tienpidon sopimus numero kahdeksan.

MAANTEIDEN LUOKITUSTA TÄSMENNETTÄVÄ

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- Lain 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**.*

RUNKOVERKON MÄÄRITTELYÄ TÄSMENNETTÄVÄ

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- Pykälän 4 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.*

- 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).

MUUTA RAHOITUSTA VOITAVA KÄYTTÄÄ TIENPIDON KUSTANNUKSIIN

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

TIENPIDOSTA VASTAAVAT VIRANOMAISET

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASO MAANTEILLÄ

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

LAUSUNTOMAHDOLLISUUS MYÖS MAAKUNNILLE LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAAN

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.*

PARANTAMISTOIMIIN KOHDENNETTAVA LISÄRAHOITUSTA

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

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

MAANTIEN KUNNOSSAPITO

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

VIRANOMAISVALVONTAAN RESURSSIT

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

LIIKENNETEHTÄVÄT TÄRKEÄ OSA MAAKUNTAUUDISTUKSESSA

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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.

- 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.**

TIENPIDON JÄRJESTÄMINEN

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- 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 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.

RATALAIN MUUTOKSET

ETELÄ-KARJALAN LIITTO

- Rautateiden 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.

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.