VEO, KOO
Ovaska, Karhula, Ruokola

29.5.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 45/2018 vp)

- **Liikenne- ja viestintäministeriön vastine asiantuntijalausuntoihin**

Hallituksen esitystä maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi koskevan asiantuntojalausunnon ovat liikenne-ja viestintävaliokunnalle toimittaneet ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Satakuntaliitto, Etelä-Karjalan liitto, Helsingin seudun liikenne, Linja-autoliitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Tieyhdistys, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Kuntaliitto, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Energiateollisuus ry ja Infra ry.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tutustunut asiantuntijalausuntoihin ja katsoo, että lausunnoista ei aiheudu muutostarpeita lakiehdotuksiin. Lausunnot ovat yleisesti myönteistä. Erityisesti ehdotettua palvelutasosääntelyä ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua kannatetaan. Suuri osa esitetyistä kriittisistä kommenteista tulevat huomioon otettaviksi lain toimeenpanovaiheessa. Monessa asiantuntijalausunnossa peräänkuulutetaan tienpidon riittävää rahoitusta. Lausunnoissa otettiin kantaa lähes ainoastaan lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (maantielain muutos). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa annetuista lausunnoista seuraavaa:

<u>Laatuvaatimukset, palvelutaso ja kunnossapidon taso</u>

Asiantuntijalausunnoissa suhtaudutaan erittäin myönteisesti maanteiden laatuvaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskeviin uusiin säännöksiin (Kuntaliitto, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto, EK, Etelä-Karjalan liitto, Taksiliitto ja Logistiikkayritysten liitto).

SKAL katsoo, että ehdotuksen mukaiset palvelutasovaatimukset ovat liian yleisellä tasolla. EK ja Logistiikkayritysten Liitto katsovat, että on ymmärrettävää, ettei näitä kaikkia tekijöitä ole yksityiskohtaisesti tai numeerisesti määritelty lakitasolla. EK ja Logistiikkayritysten Liitto esittävät kuitenkin, että runkoverkon palvelutasovaatimuksiin voisi kuulua myös luotettavuus. MTK ja Metsäteollisuus toivovat tienpidossa käytettävän nykyistä tarkemmin esimerkiksi kuljetusten kansantaloudellista arvoa mittaavia mittareita, ja esittävät myös huolen vastakkainasettelusta runkoverkon ja siihen kuulumattomien ja yhdysteiden tason määrittämisessä, sillä myös näillä teillä on keskeinen merkitys maa- ja metsätalouden kuljetuksille. Suomen Tieyhdistys puolestaan katsoo, että ei ole oikein määrittää kunnossapidon tasoa tieluokan perusteella ja että tason määrittäminen tulisi tehdä ennen kaikkea teiden liikennemäärän mukaan. SKAL korostaa myös tavaraliikenteen tarpeiden huomioimista seutu- ja yhdysteiden kunnossapidossa viitaten esityksen perusteluihin. HSL nostaa esiin, että olisi hyvä selkeyttää myös, mitkä maantien osina toimivat jalankulku- ja pyörätiet kuuluvat korkeimpaan kunnossapitoluokkaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että niin maanteiden palvelutasoa koskevassa 13 a §:ssä kuin kunnossapito koskevassa 33 §:ssä on lähtökohtana tasomäärittelyiden lisäksi kunkin tien *liikenteellinen merkitys.* Hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti liikenteellisellä merkityksellä tarkoitetaan maantietä käyttävän liikenteen luonnetta, joka muodostuu matkojen ja kuljetusten pituuden, suuntautumisen ja tarkoituksen perusteella. Liikenteelliseen merkitykseen vaikuttaa keskeisesti myös liikennemäärä (s. HE 45/2018 vp 70). Osana liikenteellistä merkitystä olisi mahdollista huomioida myös kuljetusten arvo.
Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa lisäksi, että palvelutasomäärittelyitä sekä kunnossapitotasojen määrittelyitä olisi lakiehdotuksen mukaan mahdollista täsmentää osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on mahdollista asettaa pidemmän aikavälin tavoitteita. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkoitus ottaa kantaa myös mm. rahoituskysymyksiin, joilla on ratkaiseva vaikutus saavutettavaan palvelutasoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla (asetuksenantovaltuudet 13 a § 5 mom. ja 33 § 5 mom.) voitaisiin puolestaan asettaa tarpeellisia teknisempiä vaatimuksia.

Satakuntaliitto toteaa, että mahdollisuus saavuttaa laatuvaatimukset riippuu kuitenkin tosiasiallisesti käytettävissä olevasta rahasta. Tienpidon rahoituksen ja resurssien riittävyys nostetaan yleisemminkin esiin useissa lausunnoissa (MTK, Metsäteollisuus, EK, Etelä-Karjalan liitto, ELY-keskukset, Logistiikkayritysten Liitto). Esimerkiksi EK ja Logistiikkayritysten liitto vaativat, että nykyisen hallituskauden lisärahoitusta on jatkettava tulevilla hallituskausilla, ja Etelä-Karjalan liitto pitää parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän esitystä vähimmäistasona, mikä on jatkossa turvattava. Etelä-Karjalan liitto vaatii myös lakiin sisällytettävän määräykset, joilla varmistetaan maakuntien käyttöön pienten investointien ja korjausvelan tarvitsemat määrärahat. ELY-keskukset toteavat lausunnossaan, että ehdotetut muutokset koskien palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa sekä toisaalta tehtävien hajaantuminen nykytilanteeseen verrattuna vaativat tienpidon resurssien kasvattamista. EK ja Logistiikkayritysten liitto korostavat myös sen varmistamista, että hallinnolliset uudistukset osaltaan parantavat tienpitoon käytettävien resurssien tehokkuutta. MTK vastustaa kirjausta 33 §:n perusteluissa koskien seutu- ja yhdysteillä ajoittain hyväksyttävää korjausvelan kasvua mainitulla verkon osalla. Myös Metsäteollisuus katsoo, että tavoitteena tulisi yleisesti olla korjausvelan vähentäminen, ei vain pysäyttäminen.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että säädettävät palvelutasovaatimukset olisi jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa. Lainvalmistelussa on arvioitu, että esityksessä kuvattu palvelutaso edellyttäisi lisärahoitusta korjausvelan vähentämiseen, hintojen nousun kompensointiin ja väyläomaisuuden hallinnan kehittämiseen. Vastaavasti ehdotetun 33 §:n mukaisen kunnossapitotason saavuttaminen vaatisi tällä hallituskaudella perusväylänpitoon osoitetun rahoitustason säilyttämistä, ja että toimenpiteet kohdistettaisiin tienpitoon vastaavasti kuin tällä hallituskaudella. Tavoitteena on, että päivittäinen hoito tukee turvallista liikkumista maanteillä sekä että korjausvelka ei runkoverkolla tai muilla valta- ja kantateillä kasvaisi ja pysyisi hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä.

Etelä-Karjalan liitto edellyttää, että palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annettavat tarkemmat säännökset tulee lähettää lausuttavaksi maakunnille. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kaikkien säädösten valmistelu toteutetaan mahdollisimman avoimesti ja säädösluonnoksista pyydetään lausunnot. Maanteitä koskevat asetukset lähetetään lausuttavaksi myös maakunnille.

<u>Runkoverkon määrittely</u>

Runkoverkon määrittelyyn liittyviä säännösmuutoksia kannatetaan laajasti (YM, Kuntaliitto, MTK, Metsäteollisuus, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, EK, Etelä-Karjalan liitto, Logistiikkayritysten liitto).

Ympäristöministeriö, Kuntaliitto ja HSL kiinnittävät huomiota kaupunkiseutujen huomioimiseen maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittelyssä. Ympäristöministeriö katsoo, että kaupunkiseuduilla runkoverkkoon kuuluvilla väylillä on otettava huomioon myös niiden rooli kaupunkiseudun sisäisessä liikenteessä pitkämatkaisen liikenteen välitystehtävän lisäksi. HSL ja Kuntaliitto taas katsovat, että runkoverkon suhde kaupunkiratoihin tulee määritellä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kaupunkiseutujen huomioiminen on tärkeää, ja palvelutasosääntelyn osalta asia huomioidaan muun muassa liikenteellistä merkitystä koskevan lähtökohdan kautta. Rautateiden runkoverkon osalta todetaan, että runkoverkon määrittelyllä ei ole vaikuteta esimerkiksi kapasiteetin jakoon koskeviin kysymyksiin, joista säädetään rautatielaissa ja sen nojalla.

HSL katsoo, että laintasolla tulisi varmistaa kuntien mahdollisuus osallistua runkoverkkovalmisteluun aluettaan koskien. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että maanteiden ja rautateiden runkoverkkojen määrittelyä koskevan säädösvalmistelun prosessista ei ole tarpeen säätää erikseen lailla. Ministeriö pitää kuntien ja kaupunkiseutujen kuulemista kuitenkin tärkeänä, ja valmistelussa tullaan takaamaan kaikille riittävät osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet.

Etelä-Karjalan liitto katsoo, että runkoverkon määritelmässä pitäisi huomioida maakuntakeskukset nimenomaisesti, ja että säädös on ehdotetussa muodossa liian yleinen ja epämääräinen ja voisi jättää toteutuessaan maakuntakeskuksia runkoverkon ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa hallituksen esityksen perusteluiden mukaisesti, että maanteiden runkoverkkoa koskevassa 4 §:n 3 momentissa mainituilla valtakunnallisilla keskuksilla tarkoitetaan erityisesti maakuntakeskuksia. Pykälässä ei käytettäisi suoraan sanamuotoa maakuntakeskukset, koska valtakunnallisia keskuksia voisi olla myös muita. Muu valtakunnallisesti merkittävä keskus voisi olla erityisistä syistä muukin saavutettavuuden kannalta keskeinen kohde.

Metsäteollisuus tuo esiin, että runkoverkolla tulisi huomioida myös HCT-yhdistelmien ja erikoisajoneuvoyhdistelmien reitit. HCT-käytävien määrittelyssä ei tule sen mukaan kuitenkaan rajoittua runkoverkkoon, vaan sallia raskaampien massojen hyödyntäminen mahdollisuuksien mukaan myös muilla väylillä. Liikenne ja viestintäministeriö toteaa, että asiaan tullaan kiinnittämään huomiota runkoverkkoa koskevan asetuksen valmistelussa ja lain muussa toimeenpanossa.

Viranomaisvalvonta, omavalvonta ja tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä

Ehdotuksia tienpidon viranomaisvalvonnasta sekä Liikenneviraston ja maakuntien omavalvonnasta tienpidossa pidetään asiantuntijalausunnoissa hyvinä (Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Taksiliitto, Metsäteollisuus, EK, SKAL, Logistiikkayritysten liitto).

ELY-keskukset katsovat lausunnossaan, että valvonnan nostaminen esitetyllä tavalla vahvasti säännellyksi vaatii tarkennuksia. ELY-keskukset viittaavat palveluntuottajien kanssa tehtyihin 5 vuoden mittaisiin sopimuksiin ja esittävät huolen niiden muuttamisesta kesken sopimuskauden ja tämän kustannusvaikutuksista. ELY-keskukset toteavat, että omavalvontasäädösten käyttöönotto olisi käytännön syistä säädettävä tulemaan voimaan vasta uusissa sopimuksissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että omavalvonnalla tarkoitetaan järjestelyä, jonka avulla varmistetaan, että toiminta ja palvelut järjestetään lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Lakiehdotuksen mukaisessa omavalvonnassa ei olisi kaikilta osin kyse uudesta tekemisestä, vaan valvonnan ja seurannan tekemisestä strukturoidummaksi ja avoimemmaksi. Julkisen raportoinnin velvoitteella ei tarkoi-

teta sitä, että jokaisesta yksittäisesti laatupoikkeamasta olisi raportoitava erikseen tai välittömästi esimerkiksi tilanteissa, joissa asian käsittely tilaajan ja palveluntuottajan välillä on vielä kesken. Lakiehdotuksen siirtymäsäännösten mukaan sopimuksiin, jotka Liikennevirasto ja elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus on solminut ulkopuolisen palveluntarjoajan kanssa ennen uusien omavalvonta-, laatu-, palvelutaso ja kunnossapito-, ja suunnittelusäännösten voimaantuloa, sovelletaan nykyisin voimassa olevia säännöksiä. Uudet säännökset tulisivat siten sopimuksissa huomioitavaksi sitä mukaan, kun nykyiset sopimuskaudet päättyvät ja uudet hankinnat toteutetaan, kuten ELY-keskukset ovat ehdottaneet.

Viranomaisvalvonnan osalta ELY-keskusten lausunnossa esitetään epäilyksiä koskien tilanteita, joissa tarpeellisten toimenpiteiden suorittamiseen ei ole ollut riittävää rahoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa hallituksen esityksen perusteluissa todetun mukaisesti, että uhkasakkolain 7 §:n 1 momentin mukaan uhkasakko voidaan kohdistaa vain sellaiseen asianosaiseen, jolla on oikeudellinen ja tosiasiallinen mahdollisuus noudattaa päävelvoitetta. Siten tilanteissa, joissa puutteita saavutetussa tasossa on aiheuttanut riittämätön rahoitus ja poikkeukselliset tilanteet tai olosuhteet, uhkasakon määrääminen Liikennevirastolle tai maakunnalle ei uhkasakkolain mainitun säännöksen mukaisesti voisi tulla kyseeseen, jos katsotaan, että toimijoilla ei mainituista syistä olisi ollut tosiasiallista mahdollisuutta täyttää velvoitettaan. Nämä tilanteet olisi kuitenkin erittäin tärkeää tunnistaa valvonnassa ja nostaa esiin.

Molemmat liikennehallinnon virastot kannattavat Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönottoa. Esimerkiksi Liikennevirasto katsoo, että se selkeyttää vastuita, edistää turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja myönteistä turvallisuuskulttuuria. Liikenteen turvallisuusvirasto kannattaa myös sille ehdotettua määräyksenantovaltuutta asiassa.

Tienpidon järjestäminen ja maakuntauudistus

Tieverkon omistajuuden ja kokonaisvastuun säilyttämistä valtiolla pidetään hyvänä (mm. Metsäteollisuus, YM, EK, Logistiikkayritysten Liitto), ja valtakunnallista yhtenäisyyttä tärkeänä (Ympäristöministeriö, Liikennevirasto, Metsäteollisuus, EK, Logistiikkayritysten Liitto). Myös eri toimijoiden välisen vahvan yhteistyön tarve nostetaan esiin (Liikennevirasto). Etelä-Karjalan liitto toteaa, että maakuntauudistuksen alkuvaiheessa on järkevintä mennä esitetyllä kokonaan valtio-omisteisella mallilla, mutta kertyvien kokemusten myötä asiaa on syytä arvioida siinä vaiheessa, jos maakuntien itsehallintoa vahvistetaan myöhemmin verotusoikeudella.

EK, Logistiikkayritysten liitto ja ELY-keskukset esittävät huolen hallinnollisten kustannusten noususta sekä saavutettujen tienpidon kustannustehokkuuksien menettämisestä ja sitä kautta tiestön kunnon heikkenemisestä. Suomen Tieyhdistys katsoo, että uudistus lisää byrokratiaa ja henkilöstötarvetta tehtävien hajaannuttamisella nykyisestä, ja tuo esiin, että alalla on jo nyt pula osaavista työntekijöistä niin väyliä toteuttavilla tahoilla kuin hallinnossa. Henkilökustannusten nousu on sen mukaan pois tiestön hoitoon ja ylläpitoon käytettävästä rahoituksessa. HSL pitää maakuntamalliin perustuvaa tienpidonjärjestämistä tehottomana ja pitää tarpeellisena järjestää tienpito kustannustehokkaasti riittävän isoina kokonaisuuksina.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hallinnollisten kustannusten nousun ehkäisemiseksi ja resurssien riittävyyden varmistamiseksi maakunnilta edellytettäisiin lakisääteistä yhteistyötä enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tällä kirjauksella on pyritty edesauttamaan sitä, että keskittämisestä saatuja hyötyjä voitaisiin jatkossakin käyttää. Riski yksikkökustannusten noususta on kuitenkin olemassa, ja muutosten toimeenpanovaiheessa tehtävien kustannustehokkaaseen järjestämiseen on kiinnitettävä huomiota. Vastuu maakuntien hallinnon järjestämisestä on kuitenkin maakuntien itsehallinnon mukaisesti niillä itsellään.

Tienpidon erillisrahoitusta pidetään hyvänä asiana. Etelä-Karjalan liitto vaatii lisäksi kunkin maakunnan riittävien toimintamäärärahojen takaamista sekä resurssien jakamista jokaiseen maakuntaan minkä jälkeen maakunnat vasta sopivat niiden käytöstä laajemmalla yhteistyöalueella. Etelä-Karjalan liitto vaatii lisäksi selkeää kirjausta, että maakunnalla on mahdollisuus käyttää alueensa tienpitoon myös alueensa kaupunkien, kuntien ja yritysten rahoitusta sekä käyttää siihen myös mahdollista yleiskatteellisen rahoituksensa ylijäämää ja hankerahoitusta. Vastaavasti Satakuntaliitto katsoo, että vaikka juuri nyt ei olekaan edellytyksiä maakunnalliselle rahankäytölle, laki tulisi jo nyt muotoilla niin, että maakunnat voisivat käyttää rahaa oman harkintansa mukaan alueellisiin tiehankkeisiin. Satakuntaliitto katsoo, että lakiesitystä voi nytkin tulkita siten, että myös maakunta voisi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon, jos siitä päästään tienpitosopimuksessa sopuun tienpitäjän kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tienpidon sopimuksissa tulee huomioida järjestelyt maakuntien mahdollisuudesta ja sen rajoista sopia tienpitäjän puolesta esimerkiksi kuntien tai elinkeinoelämän kanssa toteuttavista yhteishankkeista ja niiden rahoituksesta. Toimivaltaa asiassa ei kuitenkaan voida siirtää maakunnille kokonaan, koska valtio vastaisi edelleen tienpidon rahoituksesta ja toimisi omistajan. Maakuntarahoituksen periaatteiden mukaisesti maakunnat eivät voisi käyttää yleiskatteellista rahoitustaan tehtäviin, jotka rahoitetaan erillisrahoituksena. Asiasta päätetään osana maakuntarahoituksen kokonaisuutta muussa yhteydessä kuin laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tulevan johtamismallin selkeyttä ja eri tahojen yhteistyön käytännön toimivuutta. ELY-keskukset katsovat, että vastuita kunkin 18 maakunnan ja tienpitoalueen välillä tulisi selkiinnyttää. ELY-keskukset nostavat esiin myös eräitä rajapintoja maakuntien ja tienpitäjän (Liikennevirasto) välisessä työnjaossa, joita niiden mukaan tulisi selkeyttää tai joissa Liikenneviraston hoitamassa tehtävässä on tarve varmistaa yhteistyö aluetasolle. Satakuntaliiton mukaan tienpito tulisi siis lakiesityksen mukaan olemaan vahvasti keskushallinnon kontrolloimaa, mihin sisältyy riski siitä, että alueellisia tarpeita ei huomioida tarpeeksi tienpidossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa ensinnäkin, että hallituksen esityksen mukaan edellytettäisiin ainoastaan tienpidon tehtävien hoitamista yhteistyössä tienpitoalueilla. Maakuntien muita liikennetehtäviä hoidettaisiin kussakin maakunnassa, elleivät ne toisin päättäisi ja sopisi. Tienpidon tehtävien osalta on lakiehdotuksen perusteluissa konkreettisia tehtäviä luettelemalla pyritty selkeyttämään työnjakoa. Tarkoitus on, että tienpidon operatiiviset valmistelutehtävät hoidettaisiin yhteistyössä tienpitoalueilla. Maakuntien välisillä yhteistyösopimuksilla tulee kuitenkin olemaan keskeinen merkitys työnjaon kirkastamisessa ja rajanvedossa siinä, missä asiassa on kyse niin merkittävästä päätöksenteosta, että sitä ei voisi antaa tienpitoalueen tehtäväksi. Tässä kokonaisuudessa uudistuksen toimeenpanovaihe tulee siis olemaan erittäin tärkeä, mikä on maakuntien itsehallinnollisen aseman kannalta perusteltua.

Lausunnon antaneet maakuntaliitot kiinnittävät huomiota eräisiin maantien suunnittelun yksityiskohtiin. Etelä-Karjalan maakuntaliitto nosta esiin, että on hyvä, että kukin maakunta vastaa maanteiden yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman valmistelusta ja niiden esittämisestä tienpitäjän hyväksyttäväksi (15 q). Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien valmistelu osana muita tienpidon operatiivisia tehtäviä on hallituksen esityksen mukaan tarkoitus hoitaa maakuntien yhteistyönä tienpitoalueilla resurssien riittävyyden varmistamiseksi. Suunnitelmia koskeva maakunnallinen päätöksenteko voidaan tehdä kussakin maakunnassa sen mukaan kuin tienpitoalutta koskevassa sopimuksessa sovitaan. Satakuntaliitto katsoo, että olisi siis perusteltua rajata suunnitteluperusteet silloin, kun tienpitäjä ne antaa, selvästi valtakunnallisiin intresseihin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että suunnitteluperusteiden hyväksymistoimivallalla koskien valta- ja kantateitä pyritään nimenomaan varmistamaan valtakunnallisten intressien toteutuminen, koska tällä tieverkon osalla on aina valtakunnallista merkitystä

Etelä-Karjalan liitto katsoo lisäksi, että lakiin tulisi kirjata maakunnan rooli ”alueellisena liikenneviranomaisena”. Lainvalmistelussa tällaista ratkaisua arvioitiin, mutta sen todettiin olevan lainsäädännössä

tarpeeton käsite, joka olisi heikentänyt kokonaisuuden selkeyttä. Maakunnilla tulee kuitenkin tosiasiassa jo maakuntalainkin nojalla olemaan alueellisen liikenneviranomaisen rooli, vaikkei tällaista käsitettä erityisesti laissa käytettäisikään.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmäsuunnittelusta säätämistä kannatetaan laajasti (ympäristöministeriö, Kuntaliitto, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, MTK, Metsäteollisuus, EK, Etelä-Karjalan liitto, HSL, Logistiikkayritysten liitto). Etenkin pitkäjänteistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kannatetaan (Trafi, Livi, Kuntaliitto, YM, MTK, Metsäteollisuus, EK, LAL, Suomen Tieyhdistys). Esimerkiksi EK ja Logistiikka yritysten liitto pitävät erityisesti aikajänteen ulottamista 12 vuodelle kannatettavana.

Lausunnoissa pidetään tärkeänä yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen perustuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua (Kuntaliitto, HSL). Kuntaliitto kannattaa kuntien ja kaupunkiseutujen jättämistä pois, ja pitää hyvänä, että niiden suunnittelun huomioiminen kuitenkin sisältyy esitykseen. Ek nostaa esiin, että maakunnallisten suunnitelmien laatiminen avoimesti ja alueen yritysten kanssa voi osaltaan parantaa koko liikennöinnin ja tienpidon tehokkuutta ja laatua. EK korostaa, että Liikenneviraston tulee huolehtia maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä myös päätieverkon valtakunnallisesta näkemyksestä ratojen ja vesiväylien lisäksi.

Satakuntaliitto katsoo, että lakiesitykseen valittu malli on hyvin vahvasti valtiojohtoinen ja se on ennemminkin väline, jolla valtakunnalliset tavoitteet tuodaan osaksi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kuin väline sovittaa yhteen eri maakuntien suunnitelmia keskenään ja yhteen valtakunnallisten suunnitelmien kanssa. Myös Etelä-Karjalan liitto katsoo, että valtakunnallinen suunnitelma tulee laatia tiiviissä vuoropuhelussa maakuntien ja niiden suunnitelmien kanssa - ei vain ohjaamaan maakuntien suunnittelua. Molemmat liitot esittävät lakiin kirjattavaksi maakuntien mahdollisuudesta lausua valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnittelun on tarkoitus olla molemmin suuntainen prosessi, jossa myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia olisi huomioitava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Valmistelussa pidettiin kuitenkin tärkeänä, että valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla voitaisiin ohjata maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskien erityisetsi asioita, joilla on valtakunnallista merkitystä tai joista huolehtimiseen valtiolla on muualta johtuva velvoite. Nyt ja tulevaisuudessa erityisen merkityksellistä tulee olemaan päästöjen vähentämiseen liittyvien tavoitteiden saavuttaminen. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa yhteen sovitetaan ja toteutetaan osaltaan myös esimerkiksi valtakunnallisia alueiden käyttötavoitteita ja aluekehityspäätöstä.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että lakiesitys mahdollistaa maakuntien yhteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen. Suomen Tieyhdistys katsoo, että lähtökohtana pitäisi olla, että maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehtäisiin yhteistoiminta-alueittain. Tieyhdistyksen mukaan tapa toteuttaa suunnitelmat kuulemisineen ja yhteensovittamiseen tulee olemaan raskas ja erittäin byrokraattinen prosessi. Myös tienpidon ja liikenteen suunnitelma voitaisiin Tieyhdistyksen mielestä laatia yhteistoiminta-alueittain. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että yhteistyö liikennejärjestelmätyössä yli maakuntarajojen on tarpeellista ja myös liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen ylimaakunnallisina voisi olla hyvä. Lainvalmistelussa ei kuitenkaan tullut esiin sellaisia esimerkiksi resursseihin liittyviä syitä, jotka olisivat oikeuttaneet edellyttämään tätä lain tasolla. Asia olisi siis maakuntien itsehallinnollisen aseman mukaisesti niiden itsensä päätettävissä.

Etelä-Karjalan liitto katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelman suuren merkityksen takia se tulee hyväksyä maakuntavaltuustossa, ellei maakunnan hallintosäännössä tai maakuntien välisessä yhteistoimintasopimuksessa toisin määrätä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että asia jää maakuntien

itsensä ratkaistavaksi, mutta toivottavaa olisi liikennejärjestelmäsuunnitelman strategisen luonteen vuoksi käsitellä se maakuntavaltuustossa.

HSL katsoo, että lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 2 §:ään tulisi lisätä viittaus lakiin pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta koskien HSL:n velvoitetta liikennejärjestelmäsuunnitteluun alueella. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että lain valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskeva soveltamisala käy nykyisestä muotoilusta selkeästi esiin, eikä ole tarpeen tuoda esiin HSL:n liikennejärjestelmäsuunnitteluvelvoitetta tässä. Asia on huomioitu hallituksen esityksen perusteluissa.
HSL katsoo lisäksi, että myös maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmalta tulisi edellyttää viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia, ja että liikennejärjestelmäsuunnittelua koskeva asetuksenantovaltuus (15 e §) olisi määriteltävä tarkemmin, jotta suunnitelmien sisällöt olisivat laissa ennalta riittävän kattavasti määriteltyjä. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että valmistelussa on yhteistyössä SOVA-lainsäädännöstä vastaavan ympäristöministeriön kanssa tultu siihen tulokseen, ettei maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmilta ole välttämätöntä edellyttää tällaista arviointia.

Suomen Tieyhdistys esittää, että lakiin tulisi lisätä vaatimus ottaa huomioon maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa myös maakunnan alueella oleva yksityistieverkko. Yksityistiet ovat maakuntatasolla oleellinen osa liikennejärjestelmää. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yksityisteiden huomiointi sisältyy jo ehdotetun 15 a §:n muihin kohtiin. Sinänsä yksityistieverkon huomiointi tulee olemaan tärkeää, ja maakuntien olisi hyvä kiinnittää siihen huomiota myös niille tulevan yksityisteiden avustustehtävän vuoksi. Lakiin ei kuitenkaan ole pidetty tarpeellisena kirjata asiaa yksityiskohtaisesti esiin.

Muuta

Maantiet

Ympäristöministeriö ja Kuntaliitto katsovat, että tulisi jo tässä vaiheessa varautua liikenteen hinnoittelun käyttöön ottoon ja luoda lainsäädännölliset edellytykset kokeilla tai ottaa käyttöön tienkäyttömaksuja, jos niin päätetään. SKAL on tuonut esiin, että nykyistä maantielain 12 §:ää tulisi muuttaa raskaan liikenteen tienkäyttömaksun vinjetin käyttöönoton mahdollistamiseksi. EK on puolestaan todennut, että maanteiden käytön tulee olla maksutonta. Lainvalmistelussa on katsottu, ettei nykyisen maantielain 12 §:n kirjausta maantien käytön maksuttomuudesta ole tarpeen muuttaa tässä vaiheessa, kun ei ole selkeää päätösten maksujen käyttöönotosta. Säännöksen mahdollista muutostarvetta tulee arvioida maksuja koskevan laajemman säädöshankkeen yhteydessä.

Ympäristöministeriö on ehdottanut Liikennevirastosta annettuun lakiin lisättäväksi virastolle tehtäväksi ympäristöhaittojen vähentämisen. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tämä on muutos on huomioitu virastouudistusta koskevassa hallituksen esityksessä.

MTK, Metsäteollisuus, Suomen Tieyhdistys kannattavat esitystä yksityistieliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapidon siirtämistä maantien kunnossapitäjän vastuulle sekä esitystä metsähakkuuseen liittyvän puutavaran varastoinnin ja kuormaamisen sallimisesta yhdysteiden ja seututeiden varrella. Tieyhdistys ehdottaa, että tässä yhteydessä olisi syytä harkita myös tonttiliittymien lisäämistä lakitekstiin. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että tonttiliittymät ja niiden rummut ovat moninaisia, ja niiden käyttö vaihtelee. Tonttiliittymien luonteen vuoksi niiden kunnossapidon siirtäminen maantien tienpitäjän vastuulle vaatisi enemmän selvittämistä. Siksi niiden kunnossapitoa ei nyt ehdoteta siirrettäväksi valtion vastuulle.

Tieyhdistys ehdottaa, että pykälässä 36 säädetään tienpitäjän oikeudesta ohjata tietyissä tilanteissa liikenne tilapäiselle kulkutielle. Tässä yhteydessä pitäisi säätää myös siitä, että ohjatessaan liikenteen

tilapäiselleen kierotielle toimii liikenteen ohjannut taho kyseisellä kiertotiellä tienpitäjänä vastaten tielle mahdollisesti koituvista vahingoista tai tiellä tapahtuvista onnettomuuksista kiertotienä toimimisen ajan. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Tieyhdistyksen näkemykseen itse asiasta, mutta pitää nimenomaista kirjausta asiasta tarpeettomana. Maantien tienpitäjä vastaa myös tilapäisestä kulkutiestä ja siellä aiheutuvista vahingoista vastaavasti kuin maantiestä normaalisti.

Tieyhdistys ehdottaa, että 27 b §:n teksti tulisi kirjoittaa siihen muotoon, että se ei kaikissa tapauksissa edellytä myös kirjallisen suunnitelma-aineiston toimittamista. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää digitalisaation edistämistä myös tällä saralla erittäin tärkeänä, mutta toteaa, että nykyisin suunnitelma-aineistoja ei usein ole mahdollista toimittaa sähköisenä, minkä vuoksi ehdotonta edellytystä sähköisestä muodosta ei ole vielä tarkoituksenmukaista asettaa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että vaatimus kirjallisessa muodossa toimittamisesta ei kuitenkaan välttämättä merkitse paperisen toimittamista.

Energiateollisuus katsoo, että maantielain 42 b §:ää tulisi muuttaa kiireellisesti. Hallituksen esityksessä todetun mukaisesti ministeriö toteaa, että asian tarkastelua jatketaan erillään tästä ennen kaikkea maakuntauudistukseen, liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja tienpidon laadunvarmistukseen keskittyvästä esityksestä.

Ratalaki

Metsäteollisuus kannattaa ratalain 5 §:n 2 momentin uutta vaatimusta rataverkon tulee luoda edellytykset monitoimijaympäristön kehittämiselle siten, että rautatieliikenteen harjoittajille on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla.

Ympäristöministeriö huomauttaa lausunnossaan teknisestä virheestä koskien ratalain 10 ja 15 §:n otsikkoja. Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa, että 10 §:n otsikon tulee olla: *Rautatiealueen suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu* ja 15 §:n otsikon tulee olla: *Ratasuunnitelman sisältö* (kuten nykyisin).

Muut liikennetehtävät ja liitelait

EK tuo esiin, että maakuntauudistuksen rinnalla meneillään on Liikenneviraston pilkkominen, Viestintäviraston ja Trafin yhdistäminen sekä yhden valtionyhtiön perustamisen. Elinkeinoelämän ja yritysten toive on, että kokonaisuudistuksessa varmistetaan, että liikenteen eli yritysten ja kansalaisten tarvitsemat palvelut voivat kehittyä, sekä se, ettei uudistuksesta aiheudu kustannusnousua yhteiskunnalle, yrityksille tai liikenteelle. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että uudistusten tarkoituksena on varmistaa tulevaisuuden haasteisiin nykyistä paremmin vastaavien ja tehokkaiden hallintorakenteiden luominen. Digitalisaatio, palveluistuminen ja robotisaatio sekä tiedon merkityksen lisääntyminen muuttavat asiakastarpeita ja samalla liikenne- ja viestintäviranomaisille kohdistuvia vaatimuksia. Nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä myös viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen.

Etelä-Karjalan liitto pitää Etelä-Karjalan maakunnan lisäämistä Saimaan kanavan komission jäseneksi hyvänä ja tärkeänä lisäyksenä, koska Saimaan kanavan kautta tapahtuva alusliikenne kulkee Etelä-Karjalan kautta.

Linja-autoliitolla ei sinänsä ole lausuttavaa siitä, miten hallinto alueelliset tehtävänsä jakaa, mutta kiinnitämme kuitenkin huomiota siihen, että monien maakuntien järjestämä joukkoliikenne voi olla sirpaleista ja edellyttää merkittävääkin yhteensovittamista keskuskaupunkien kanssa. Maankunnan hallinnossa joukkoliikennetehtävät voitaneen järjestää nykyistä tehokkaammin ja joustavammin.

Sabina Lindström
Johtaja

Eeva Ovaska
Hallitussihteeri