Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Viite: HE 138/2021 eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta.

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä 138/2021 eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta. Hallituksen esitys, jonka tavoitteena on täytäntöön panna kansallisella tasolla tieturvallisuusdirektiivin vaatimukset, on pääperiaatteiltaan kannatettava.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa korostetaan maantieliikenteen turvallisuutta ja Suomen maantieverkolla on turvallisuuteen liittyviä puutteita. Suunnitelmalle osoitettu rahoitustaso jää kuitenkin matalaksi, eikä sen osalta voida asettaa suuria odotuksia tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Tieturvallisuusarviointimenettely on kannatettava asia liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta, on kuitenkin huomioitava, että tieturvallisuuden ohjausvaikutus liikennesuunnitteluun tullee nostamaan kustannuksia, ja sama vaikutus toistuu myös teiden rakentamisessa ja ylläpidossa. Keskuskauppakamari kiittää siitä, että hallituksen esityksessä on huomioitu aiemmin annettu palaute liittyen turvallisuushavaintojen ja korjaavien toimenpiteiden toteuttamiseksi siten että virastoille asetettavat tehtävät ovat selkeitä ja hallinnolliset prosessit tarkoituksenmukaisia, ettei turvallisuuden hallinnasta aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

Lisäksi Keskuskauppakamari pitää erittäin perusteltuna esille tuotua kytkentää teiden kunnossapidon ja paremman liikenneturvallisuuden välillä.

Keskuskauppakamari toistaa aiemman kantansa Euroopan unionin lainsäädäntöä käsittelevään kohtaan koskien TEN-T asetusta. Lain perusteluosiossa todetaan, että ”poikkeusvaatimus nykyisistä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa”. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan ei ole syytä kirjata lakitasoiseen tekstiin poikkeusmahdollisuutta tässä vaiheessa, kun tavoitteet tulee olla täytettyinä vuoteen 2030 mennessä. Etenkin kun poikkeushakemuksen jättäminen ajoittuisi vuoteen 2024, jolloin suurella todennäköisyydellä tullaan jakamaan kuluvan Verkkojen Eurooppa (CEF-2) toinen iso rahoitussaanto jäsenmaille. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan poikkeushakemuksen jättäminen olisi väärä signaali. Tarvittava jousto on mahdollista saada TEN-T asetuksen kautta ilman että jo tässä vaiheessa tehdään kirjauksia poikkeusmahdollisuuksien hakemisesta.

Aiemmin lausunnolla olleessa arviomuistiossa esitettiin laajasti eri vaihtoehtoja direktiivin tarkoittaman pääverkon tuomiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Direktiivin soveltamisalan laajentaminen Suomessa nykyisen TEN-T verkon ulkopuolelle aiheuttaa ristiriitaa direktiivin määritelmien ja Suomen kansallisen lainsäädännön välille moottori- ja pääteiden määritelmien osalta. Aiemmassa lausunnossamme toimme esille, että hallituksen esitystä

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Viite: HE 138/2021 eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta.

valmisteltaessa on syytä kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kansallisessa lainsäädännössä, erityisesti runkoverkkoasetuksessa ja päätieverkon osalta saadaan aikaan sellaiset määritelmät, jotka ovat selkeitä.

Kunnioittavasti,

Päivi Wood

Johtava asiantuntija, liikenne- ja elinkeinopolitiikka, Keskuskauppakamari