

Asia: LVM/1770/03/2016

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

Maantielakiluonnoksessa hyviä tavoitteita ovat pitkäjänteisyys sekä pääväylille asetettavat riittävät tasovaatimukset. Myönteistä on myös, että elinkeinoelämän tarpeet luvataan laissa ottaa entistä paremmin huomioon investoinneissa ja väylien kunnossapidossa. Yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laadittava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on kannatettava toimintatapa, ja siihen sisältyy rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodelle.

Suuri osa vientiin suuntautuvasta raskaasta teollisuudesta, kuten puunjalostus ja koneteollisuus, tapahtuu seutukaupungeissa, vähän etäämmällä keskuskaupungeista. Elinvoimaa tukevan väyläverkoston kehittämisessä valtion ja tulevien maakuntien tulee myös kuulla seutukaupunkien näkemyksiä.

Runkoverkkojen kehittämissuunnitelman mukaisesti Parkanon kaupunki kiirehtii EU:n TEN-T – verkkoon kuuluvan pääjunaradan saamista vaaditulle tasolle välillä Tampere – Parkano – Seinäjoki, jossa on edelleen vain yksi raide. Euroopan päärunkoväylällä ei pidä joutua odottamaan vastaantulevaa junaa metsä-taipaleella, vaan junan tulee pysähtyä asemalla. Parkanon kaupunki muistuttaa helmikuussa 2017 tehdystä kyselystä, jonka tuloksista ilmenee, että junavuorot Parkanon asemalta ovat erittäin tärkeitä varsin laajalla alueella Pirkanmaalla, Satakunnassa ja Etelä-Pohjanmaalla.

Runkoväylien lakitasoiset laatuvaatimukset saavat toivottavasti vauhtia tieliikenteen keskeisten valtateiden parantamiselle. Tällainen valtaväylä Länsi-Suomessa on Valtatie 3, jossa on pitkään ollut parantamissuunnitelmat valmiina välillä Tampere – Vaasa.

Puute runkoväylien suunnitelmissa on, että poikki-Suomen väylien kehittämistarpeet on tunnistettu heikosti. Esimerkiksi tavarakuljetuksiin Porin ja Rauman satamiin tarjoaisi Pori-Parkano-Haapamäki -junarata hyvän vaihtoehdon ruuhka-Suomen läpi kulkeville kuljetuksille. Tämä avaisi samalla Länsi-Suomen satamiin kuljetusväylän Venäjältä sekä Kiinasta saakka.

Samalla kun luvataan runkoväylillä selkeää tason parantamista, huoli kiinnittyy alemmantasoisien tieverkoston kehittämiseen ja ylläpitoon. Asiakastarpeet on otettava huomioon myös alempiasteisen tieverkoston ylläpidossa. Maamme väyläverkolle on muodostunut iso korjausvelka kunnossapitoon osoitetun niukan rahoituksen vuoksi. On välttämätöntä, että parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioineen työryhmän esitys 300 miljoonan euron tasokorotuksesta toteutetaan.

### **Tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä valvontaa koskevan sääntelyn kehittäminen (4, 13, 13 a, 15 o, 33, 100 b §:t)**

Lakiehdotuksessa maanteiden luokittelua koskevaa päätöksentekoa pyritään selkeyttämään. Maantieliikennelakiin lisättäisiin matkojen ja kuljetusten palvelutasoa ja kunnossapidon tasoa koskevat säännökset. Maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevia vaatimuksia ja tavoitteita täydennettäisiin. Tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä ja varautumisesta otetaan säännökset lakiin. Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettäisiin valvontarooli.

Lakiehdotuksessa ongelmallista on alempiasteisen tieverkoston kehittäminen ja ylläpito, sillä luonnoksesta käy ilmi, että satsaukset runkoväylille aiheuttaisivat entistä enemmän rahoitusvajetta muille väylille. Muiden kuin runkoverkkojen laatu- ja palvelutasossa sallittaisiin isompaa vaihtelua. Parkanon kaupunki ei voi hyväksyä alempiasteisen tieverkoston tietoista rapautumista lakiluonnoksen mukaisena niin, että pyrittäisiin ainoastaan siihen, että huonokuntoisten tieosuuksien määrä ei kasvaisi suuresti.

Pääväylillä palvelutasojen määritykset ja matka-aikojen parempi ennustettavuus parantavat osaltaan myös liikenneturvallisuutta. Olennaista kuitenkin on parantaa ja korjata liikennejärjestelyjä liikenteen tunnistettujen vaaranpaikkojen osalta, ja tähän on varattava riittävästi rahaa.

### **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntauudistuksessa**

Muiden kuin runkoväylien siirtäminen maakuntien rahoitusvastuulle saattaa olla jonkin verran ongelmallinen. Maakunnat saavat rahoituksensa pelkästään valtiolta, eivätkä voi esimerkiksi ottaa lainaa. Ne joutuvat allokoimaan rajallisia resursseja, ja tällöin maakunnan reuna-alueilla on huoli rahoituksen riittävydestä alempiasteisen tieverkoston kehittämiseen ja ylläpitoon. Nykyisellään maakunnille jäisi jaettavaa rahoitusta noin 410 miljoonaa euroa. Tästä lähes puolet käytetään päivittäiseen kunnossapitoon ja noin 44 % korjaukseen, joten alueellisiin investointeihin ja suunnitteluun ei paljoa rahaa jää.

Lakiehdotuksen mukaisesti on perusteltua, että Liikennevirasto toimii edelleen tienpitäjänä ja maantieverkoston omistajana, ja että maakunnissa hoidettavien tienpidon tehtävien rahoitus järjestetään erillisrahoituksena.

On muistettava, että esimerkiksi kaikki vientiin lopulta menevä puutavara tulee yksityisteiden ja muun alempiasteisen tieverkoston kautta, ennen kuin kuljetukset pääsevät pääväylille ja biojalostuslaitoksiin.

Maakunnissa liikennejärjestelmäsuunnitteluun on otettava myös kuntien edustajat mukaan.

### **Ratalain muutokset**

Rautateiden runkoverkon määrittely ja sen mukaiset palvelutason määritykset välityskyvyn ja toimivuuden suhteen ovat kannatettavia. EU:n TENT-T-asetuksen mukaisesti pääradalla ei tule olla yksikiskoisia osuuksia. Toisaalta tavarakuljetuksiin Länsi-Suomen satamien suuntaan tulee hyväksyä myös alempinopeuksisten ratojen kehittäminen. Rautateillä tulee myös maltillisesti avata yksityisten operaattoreiden pääsyä kuljetuksiin.

### **Muut huomiot**

Valtion ja tulevien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelussa eri toimijoiden kuuntelu on tärkeää, ja maakunnissa tässä tulee tehdä yhteistyötä kuntien kanssa.

### **Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

[Lausunto HE maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta.pdf](#)

Niiranen Maria  
Parkanon kaupunki - Parkanon kaupunginhallitus 5.3.2018