

Asia: LVM/1770/03/2016

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

SAK toistaa aiemman lausunnon kannan, ettei se kannata tienpidon vastuun siirtämistä valtion viranomaiselta usean maakunnan vastuulle.

Tienpidon toimintojen keskittämisellä 2000-luvun alussa saavutettiin merkittävä, arviolta jopa 20–25 prosentin, tehostaminen. Toimintojen takaisin hajauttamisella hukataan aiemmista rakennemuutoksista saadut hyödyt. Julkisesti rahoitetut toiminnot tulee järjestää kustannustehokkaalla tavalla.

Lakiesitys sisältää kaksi myönteistä uudistusta, jotka olisi voitu toimeenpanna ilman tienpidon vastuun siirtoa maakuntiin: liikenteen runkoverkko ja 10–12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

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

Liikenteen runkoverkko

Liikenneministeriö päättää valtakunnallisesta runkoverkosta ja jatkossa ministeriö asettaisi sille myös palvelutason. Runkoverkko parantaisi elinkeinoelämän kuljetusten toimintavarmuutta ja ennakoitavuutta. Liikenteen ennakoitava palvelutaso tarjoaa yrityksille mahdollisuuden arvioida toimintaympäristöä, mikä rohkaisee tekemään sijoittumis- ja investointipäätöksiä.

Lakiesityksen mukaan valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkän matkan liikennettä. Muotoilu on erittäin onnistunut ja se takaa runkoverkon, jolla on aidosti merkitystä. Mikäli poliittisessa valmistelussa runkoverkosta tulee liian laaja, sillä ei olisi enää uskottavuutta elinkeinoelämän suuntaan.

Runkoverkon kunnossapito on laissa määritelty riittävällä tarkkuudella. Kun runkoverkolle annetaan jatkossa merkittävästi määrärahoja sitova palvelulupaus, tulee arvioida, tulisiko asetus hyväksyä valtioneuvostotasoisena eikä ministeriön asetuksena.

### Liikennejärjestelmäsuunnitelma

SAK toistaa, että lakiesitys täyttää sen pitkäaikaisen tavoitteen usean vaalikauden ylittävästä liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Liikenneministeriön on jatkossa laadittava valtakunnallinen

liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka hyväksytään valtioneuvostossa.

Suunnitelmaan on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10 - 12 vuodeksi. Lakiin on kirjattava, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on saatettava eduskunnan käsittelyyn. Kukin hallitus voi arvioida muotoa eli annetaanko se selontekona tai pääministerin tiedonantona eduskunnalle.

Lakiin on kirjattu, miten toimenpideohjelman valmistelun käynnistäminen tapahtuu sekä mainitaan lausunnonantomahdollisuus asiaa koskeville tahoille. Tämän lisäksi ministeriön asetukseen tulee kirjoittaa, miten investointiohjelman laadintaan otetaan mukaan eri tutkimuslaitoksia ja intressipiirejä arvioimaan hankeohjelman yhteiskunnallisia ja kansantaloudellisia vaikutuksia. Hyvä vertailukohteena toimii Ruotsi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee laatia siten, että hallitus päättää ensin yleisistä valtakunnallisista tavoitteista. Sen jälkeen maakunnat valmistelevat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman, joka on valtakunnallisten tavoitteiden mukainen.

Myös kaupunkiseutujen MAL-neuvotteluita sekä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tulee käydä rinnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. MAL-sopimukset ja VAT-tavoitteet tulee valmistella samaisessa prosessissa kuin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Myös ajoittain tehty aluekehityksen ja liikennejärjestelmän Alli-työ tulee kytkeä liikennejärjestelmäsuunnitelmatyöhön.

## **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa**

Päätöksentekotason siirtäminen lähemmäs kansalaisia ja demokraattiseen maakuntahallintoon voi ajatella lisäävän päätöksenteon legimiteettiä. Maakunnille ei kuitenkaan synny todellista päätösvaltaa eikä kykyä itsenäiseen tienpitoon. Pienet määrärahat johtavat siihen, että joissakin maakunnissa rahat voivat loppua kesken vuoden.

Tämän vuoksi Liikennevirastolle varaudutaan varaamaan määrärahoista merkittävä valtakunnallinen väylänpidon rahoitusosuus. Liikennevirastolle ”säästöön varatusta” määrärahalla turvataan liikenneverkon toimivuus, järkevä omaisuuden hallinta ja kyky reagoida yllättäviin menoihin.

Tienpidon rahoitus käytännössä siis virtaa vain maakuntahallinnon läpi. Kun vielä, aivan oikein, on kielletty yleiskatteellisen rahoituksen käyttökielto, maakuntien valta on näennäinen. Hajautunut hallinto lisää kustannuksia.

SAK:n näkemyksen mukaan maakuntiin ei pidä siirtää päätösvaltaa siitä, mitä investointihankkeita suunnitellaan. Suunnittelupäätökset tulee säilyttää väyläverkon omistajalla. Kukin maakunta haluaa oman alueensa hankkeen etenevän investointipäätökseen. Kun investointipäätöksen edellytys on voimassa oleva tiesuunnitelma, syntyy maakunnille kannustin ylisuunnitteluun. Lisäkustannuksia syntyy, kun toteutumattomien hankkeiden suunnitelmat vanhenevat ja niitä joudutaan suunnittelemaan uudelleen.

Henkilöstön siirtymistilanteissa tulee noudattaa liikkeenluovutusperiaatetta, mikä olisi yhdenmukainen maakuntaudistuksessa tapahtuvien muiden työntajavaihdosten kanssa.

## **Ratalain muutokset**

-

## **Muut huomiot**

Lain nimi maantielaki tulisi harkita muutettavaksi, koska esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelma tai runkoverkko koskettavat myös rautateitä. Lain ymmärrettävyyden kannalta olisi parempi vaihtoehto kutsua lakia esimerkiksi laiksi liikenneverkoista.

Hievanen Sauli  
SAK ry - KAVA/SH