

Asia: LVM/1770/03/2016

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

Varsinais-Suomen liitto toteaa tyytyväisenä, että osa liiton edellisessä lausunnossa esille nostamista asioista on huomioitu lain jatkovalmistelussa.

- Liikennejärjestelmä on huomioitu paremmin osana alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä osana toiminnallista ympäristöä.
- Liikennejärjestelmän tavoitteissa on huomioitu valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja ympäristötavoitteet.
- Liikennejärjestelmän suunnittelu on nähty monialaisena yhteistyönä eri tahojen kesken.
- Lakipaketissa on huomioitu paremmin rataverkko sekä kuljetukset osana liikennejärjestelmää.

Seuraavia asioita ei ole huomioitu lain jatkovalmistelussa:

- Seudullista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei käsitellä lakipaketissa.
- Maanteiden suunnittelun tavoitteissa ei ole huomioitu maisema- ja tieympäristön laatutavoitteita.
- Pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasoa osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei ole nostettu esille.
- Maantien käyttömaksun perintämahdollisuutta ei ole huomioitu, pois lukien lauttamaksut.
- Maakunnille ei ole osoitettu mahdollisuutta käyttää yleiskatteellista rahoitusta alueelliseen tienpitoon näin halutessaan, mutta maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mahdol-

myös alueellisista oloista johtuvien muiden tarpeellisten tavoitteiden ja toimien esittäminen suunnitelmaan.

- Hallituksen esitysluonnoksessa mahdollistetaan maakuntien välinen yhteistyö tienpidossa, mutta ei eritellä saaristoliikenteen tarpeita eikä järjestämistahoa tarkemmin.
- Maakunnallisille liikennejärjestelmäsuunnitelmien lisääntyvää resurssitarvetta ei ole huomioitu.

Varsinais-Suomen liitto toteaa, että huomioimatta jääneistä asioista etenkin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyön jättäminen lakipaketin ulkopuolelle ei ole järkevää. Käytäntö on osoittanut, että eniten liikennejärjestelmän haasteita ja kehittämistarpeita on suurilla kaupunkiseuduilla, kuten Turun kaupunkiseudulla. Suurimmilla kaupunkiseuduilla on myös parhaimmat edellytykset vastata kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitteisiin. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä jättää kuitenkin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun tietoisesti lain ulkopuolelle. Seudullisen jatkuvan liikennejärjestelmätyön organisointi jää siten edelleen vapaaehtoisuuden ja kuntien yhteistyöhalukkuuden varaan. Asian tärkeys tulisi tunnistaa ja nähdä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyö osana skaalautuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä, mikä vähentäisi samalla päällekkäistä suunnittelutyötä.

Liikennejärjestelmän suunnittelun tavoitteissa on huomioitu edellistä kierrosta paremmin liikenneympäristön merkitys ja vaikutukset ihmiseen, luontoon, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön. Suuri osa rakennetusta ympäristöstä on liikenneympäristöä ja suuri osa ihmisten ympäristö-kokemuksista on liikenneympäristön muovaamaa. Tiemaisema on keskeinen osa suomalaista kulttuurimaisemaa. Varsinais-Suomen liitto täsmentää, että ympäristöä ja maisemaa koskevat laatuvaatimukset tulisi huomioida myös yleis-, tie- ja ratasuunnittelua koskevissa tavoitteissa.

Laissa tulisi korostaa, että liikennejärjestelmätyön tulee Liikennevirastossa sekä maakunnissa olla jatkuvaa ja resursseja sekä työtä tulee tarvittaessa kohdentaa alueille, joissa haasteet ovat merkittävät ja joissa mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen päästöihin ja toimivuuteen ovat suurimmat. Tätä kautta lain tulisi turvata myös virkamiesresurssit sekä liikennejärjestelmän kehittämisresurssit niin, että laissa esitettyihin tavoitteisiin voidaan päästä. Maakuntien pitää pystyä käyttämään myös yleiskatteellista rahoitusta liikennejärjestelmänsä kehittämiseen kohdennetun rahoituksen lisäksi, jos tämä nähdään alueella tarpeelliseksi.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että koska saariston yhteisalusliikenne pääasiallisesti sijoittuu Varsinais-Suomeen, tulee Varsinais-Suomen maakunnan hoitaa jatkossa yhteisalusliikenne korvamerkityllä rahoituksella. Maakuntahallitus pitää erittäin tärkeänä, että saaristoliikenteen järjestäjällä taataan riittävät tilaajapuolen henkilöstöresurssit.

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

Ei lausuttavaa.

## **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa**

Ehdotuksen mukaan maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoituksen kohdentumisesta 18 maakunnan välillä päätetään sopimuksella Liikenneviraston kanssa. Maakunnan liitto korostaa, että maakuntien itsehallinnon toteutuminen edellyttää, että maakunta toimii rahoituksesta sovittaessa todellisena neuvotteluosapuolena valtiolle.

Valtaosa koko perustienpidon rahoituksesta kohdennetaan tienpitoon käytännössä valtakunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus rahoituksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien vapaasti päätettäväksi. Maakunnille on annettava mahdollisuus käyttää yleiskatteellista rahoitusta alueelliseen tienpitoon näin halutessaan.

Vastuut tienpidon tehtävistä kaikkien 18 maakunnan ja enintään 9 tienpitoalueen kesken ovat lakiluonnoksessa epäselvät ja vastuun- ja työnjaossa myös valtion ja maakuntien välillä on edelleen selkeyttämisen tarvetta useissa tehtävissä, esimerkiksi saaristoliikenteen järjestämisessä. Valtion tämän vuoden talousarviossa saaristoliikenteelle on osoitettu 18,3 miljoonan euron määräraha. Määrärahasta kohdentuu Varsinais-Suomeen noin 90 %, loput Uudellemaalle sekä Kymenlaaksoon. Varsinais-Suomen liitto katsoo, että koska saariston yhteisalusliikenne pääasiallisesti sijoittuu Varsinais-Suomeen, tulee Varsinais-Suomen maakunnan hoitaa jatkossa yhteisalusliikenne korvamerkityllä rahoituksella. Varsinais-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä, että saaristoliikenteen järjestäjällä taataan riittävät tilaajapuolen henkilöstöresurssit.

Lakiesitys asettaa maakunnallisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille sekä palvelutasolle, kunnossapidolle ja valvonnalle lisää painoarvoa, mikä lisää todennäköisesti myös resurssitarpeita. Tämä tulee huomioida valtion taholta resursseja suunniteltaessa. Lakiehdotuksesta ei selviä eri toimijoiden vastuut palvelutason tuottamiseksi. Kysymykseen liittyy oleellisesti myös käytettävissä olevan rahoituksen määrä. Maanteiden kunnossapitoon (33§) liittyen ehdotetaan mm. runkoverkon maanteiden kunnossapidon korkeaa tasoa. Tulee huomioida, että teiden toiminnallinen luokitus ei kategorisesti voi kuvata tarkoituksenmukaista kunnossapitoa. Esimerkiksi kaupunkiseutujen vilkasliikenteiset tiet voivat usein olla liikennemäärältään suurempia kuin mahdolliset runkoverkkoon kuuluvat tiet.

## **Ratalain muutokset**

Ei lausuttavaa.

## **Muut huomiot**

Ei muuta huomioitavaa.

Sinn Mari  
Varsinais-Suomen liitto