

Asia: LVM/1770/03/2016

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

Keskuskauppakamari on kuullut lausuntoa varten kauppakamareita ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa. Keskuskauppakamari pitää lakiesitystä ja vaikutusarvioita erittäin huolella laadittuna. Keskuskauppakamari kannattaa lakiesityksen tavoitteita ja toteaa, että muutetussa hallituksen esitysluonnoksessa on huomioitu hyvin esityksestä annettuja lausuntoja.

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

Keskuskauppakamari pitää runkoverkon määrittelyä ja palvelutasojattelu liikennejärjestelmän kehittämistä tukevana. Keskuskauppakamari pitää myös kannatettavina lakiin otettuja lisäyksiä tienpidon omavalvonnasta.

Maantien kunnossapito 33 §. Keskuskauppakamari esittää, että korjausvelkaan liittyvää tavoitetta muutetaan niin, että siinä näkyy tahtotila korjausvelan vähentämiseen. Keskuskauppakamarin mukaan runkoverkolla tavoitteena pitää olla se, että huonokuntoisten tieosuuksien määrä vähenee (esityksessä niiden määrä ei kasva). Runkoverkkoon kuulumattomista väylistä pitäisi myös tunnistaa eri toimialojen kuljetusten käyttämät keskeiset reitit ja näiden reittien korjausvelkaa pitää myös systemaattisesti vähentää. Tämä edistää Suomen ja eri alueiden kilpailukykyä.

#### **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa**

Keskuskauppakamari pitää elinkeinoelämän etujen mukaisena, että liikennejärjestelmän rahoitus ja suunnittelu on pitkäjänteistä ja suunnittelussa huomioidaan eri liikennemuodot ja liikenteen muutostekijät ja turvallisuus entistä paremmin.

Lakiesityksessä on tuotu hyvin myös esille maakuntien yhteistoiminnan tarve, jotta nykyiset keskittämishyödyt eivät katoa. Yhteistoiminnalla voidaan myös kehittää esimerkiksi

työssäkäyntialueita. Keskuskauppakamari pitää myös hyvänä, että laki mahdollistaa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimusten käytön.

Lakiesitys antaa pohjaa nykyistä selvästi suunnitelmallisemmalle ja pitkäjänteisemmälle liikennejärjestelmän kehittämistyölle, kunhan lakiesityksessä mainittu ja elinkeinoelämän tavoittelema liikenteen pitkän aikavälin suunnitelma ja runkoverkko toteutetaan ja korjausvelan vähentämiseen sitoudutaan. Liikenteen palvelutason toteutumisessa on samalla huomioitava yhteys rahoitustasoon ja siihen millaiset tosiasialliset resurssit maakunnalla on pitää palvelutasosta ja alueensa elinvoimasta huolta.

15 d §.

Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että lakiesityksen vaikutuksia koskevassa luvussa (s.44) todetaan, että maakunnallisen suunnitelman laadinnan yhteistyöryhmässä voi tarpeen mukaan olla myös elinkeinoelämän edustus. Keskuskauppakamari esittää kohtaa muutettavaksi muotoon: maakunnallisen suunnitelman laadinnan yhteistyöryhmässä on elinkeinoelämän edustus. Keskuskauppakamarin mukaan on tärkeää, että elinkeinoelämän näkökannat ja paikallistuntemus huomioidaan jo liikennejärjestelmän suunnitelmien laadinnassa, ei pelkästään lausuntovaiheessa. Alueensa elinkeinoelämän tuntevat kauppakamarit ovat käytettävissä maakunnallisten suunnitelmien laadinnassa ja Keskuskauppakamari valtakunnallisen suunnitelman laadinnassa. Keskuskauppakamari esittää, että elinkeinoelämän keskeinen rooli suunnitelmia laadittaessa tuodaan selvemmin esille pykälässä 15d.

Liikennevirasto tekee yhteistyötä alueiden kanssa tulevien maakuntien liikennejärjestelmätyössä ja virastolla on arvokasta tietoa alueiden ja elinkeinoelämän tarpeista. Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että lakiesityksessä (15d) on huomioitu elinkeinoelämän virastouudistuslausunnossa esille nostama tarve vahvistaa Liikenneviraston roolia myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

## **Ratalain muutokset**

Rautatieliikenne lisättiin maakuntien toimivaltaan syksyllä 2017. Keskuskauppakamari pitää sinänsä hyvänä, että laki ei estä sitä, että maakunnat voivat yhteistyössä tarvittaessa hankkia maakuntien välistä liikennettä ja voisivat tarvittaessa hankkia tiheämpää vuorotarjontaa alueensa elinvoiman ja saavutettavuuden parantamiseksi.

4 § Rautateiden luokitus. Keskuskauppakamari kannattaa ratalain muutosta, jossa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin, mitkä rataosuudet sisällytettäisiin runkoverkkoon ja mikä olisi rautateiden runkoverkon palvelutaso.

5 § Radanpitoa koskevat yleiset vaatimukset. Keskuskauppakamari kannattaa raideliikenteen digitalisoimista, automatisaatiota, päästöjen vähennystavoitteita sekä alueiden käyttötavoitteiden tehokkaampaa edistämistä. Keskuskauppakamari pitää erittäin hyvänä markkinoillepääsyn näkökulmasta, että pykälään on sisällytetty uutena vaatimuksena se, että rataverkon tulee luoda edellytyksiä monitoimijaympäristön kehittämiseksi. Keskuskauppakamarin mukaan monitoimijaympäristöä edistäisivät yksiraiteisten rataosuuksien määrän vähentäminen, kalustoyhtiön perustaminen sekä monitoimijaympäristön huomioivat tietoliikennetkaisuut esimerkiksi rajat ylittävissä liikenteessä.

## **Muut huomiot**

Keskuskauppakamari esittää, että lakiesityksen perusteluteksteihin lisättäisiin runkoverkkopäätöksen ja valtakunnallisen liikenteen pitkän aikavälin suunnitelman toteuttaminen ja aikataulu.

Saario Kaisa  
Keskuskauppakamari