

Asia: LVM/1770/03/2016

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot esityksestä

Kuten Etelä-Pohjanmaan liitto on jo aiemmin lausunut, yleisellä tasolla maantielain muutosesitys toteuttaa hyvin maakuntalain henkeä maakunnallisen itsehallinnon vahvistamisesta. Maantieverkon osalta on päädytty siihen ratkaisuun, että teiden omistus säilyy valtiolla, mutta tienpito siirtyy maakuntien vastuulle.

Etelä-Pohjanmaan liitto pitää hyvänä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun pitkäjännitteisyyttä. Lakiehdotus antaa myös mahdollisuuden kytkeä liikennejärjestelmätyö uudella tavalla osaksi maakunnan strategista suunnittelua ja kehittämistä. Haasteena on maakuntien 4-vuotisen ja valtakunnan 12-vuotisen suunnitelman tarkasteluajankohtien yhteensovittaminen. Eduskuntavaalien ja maakuntavaalien eriaikaisuus voi vaikeuttaa maakunnan 4-vuotisen liikennejärjestelmän toteutusta.

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

Lakiesitykseen on kirjattu runkoverkon Etelä-Pohjanmaan liiton mielestä lakiesityksen 4 §:ään tulee lisätä ehto, ”runkoverkon tulee olla valtakunnallisesti kattava”. Alueellinen kattavuus tulee varmistaa, vaikka runkoverkolle asetettavat kriteerit eivät kaikilta osin täytyisikään. Kirjauksella varmistetaan koko valtakunnan kattava liikenneväylien verkosto.

Yksittäiset lainkohdat:

13 § 1 mom. kohta 3). Maantien kehittämisen vaatimukseksi on otettu liikenteen päästöjen vähentäminen. Kirjaimellisesti ottaen kohta tarkoittaisi sitä, että kunnostuksen tuloksena

keskinopeus ei saisi tieosuudella nousta, koska ajonopeuden nosto lisää CO2-päästöjä. Vaatimus täytyy muuttaa tavoitteeksi tai lisätä vaatimukseen lause selventämään vaatimuksen sisältöä.

13 §, 2 mom. kohta 3) tienpito ei tuota kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä; Muotoilu ”kuin on välttämätöntä” on määrittelynä epäselvä ja aiheuttaa riskin määrittelyn testaamisesta oikeuskäsittelyssä nykytilannetta useammin. Parempi termi olisi olemassa olevasta laista löytyvä ”kuin tarve vaatii”.

13 a §, 2 mom. Käsityksemme mukaan reaaliaikainen tieto on aina ajantasaista, joten ”ajantasaista” ei tarvitse mainita.

Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa

Lakiesityksessä lähdetään siitä, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa maakunnallisia suunnitelmia. Rahoitus tulee erillisrahoituksena, josta tienpitäjä varaa osan valtakunnan kannalta merkityksellisiin hankkeisiin. Rahoituksen jakamisen periaatteita ei lakiehdotuksessa avata. Laissa ei esimerkiksi sanota, otetaanko merkittävien hankkeiden kohdalla osa rahoituksesta maakunnalle jyvitetystä osuudesta. Rahoitusperiaatteita on syytä avata tarkemmin asetuksessa. Rahoitukseen liittyvillä päätöksillä on keskeinen merkitys siinä, voiko maakunta aidosti vaikuttaa alueensa liikennejärjestelmään kehitykseen. Virastouudistuksen myötä yhteistyön tulee toimia Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja maakuntien kanssa. Virastouudistukseen liittyvässä lakiehdotuspaketissa yhteistyömuotoja ei avattu. Heikoimmillaan yhteistyö on yksisuuntaista ohjausta, jossa maakunnalle on varattu toteuttajan rooli. Rooleja täytyy selkeyttää joko asetuksella tai yhteistyössä valtion ja maakuntien kanssa laaditulla periaatesopimuksella.

Lakiesityksen perusteluissa esitetään tiettyjen lupa-asioiden siirtämistä nykyiseltä alueorganisaatiolta tienpitäjän vastuulle. Liitto pitää hyvänä tavoitetta turvata asiakkaiden valtakunnallisesti yhtenäinen ja tasapuolinen kohtelu. Osassa lupa-asioissa, kuten 8 §:ssä mainituissa palvelualueisiin liittyvissä luvissa tienpitäjän rooli lupien myöntäjänä ei ole käytännössä toimivin. Tienpitäjällä ei tulevaisuudessa ole alueorganisaatiota, joka voisi sujuvasti hoitaa lupiin liittyvät neuvottelut. Palvelualueilla tapahtuva toiminta vaikuttavat myös teiden kunnossapitoon, jonka hankinta on maakuntien vastuulla. Palvelualueiden käyttö liittyy aluesuunnittelu- ja elinvoimatehtäviin, jotka ovat tulevien maakuntien keskeisiä vastuualueita. Lakiin tulisi vähintään tehdä kirjaus, jonka mukaan tienpitäjä antaa päätöksensä kuultuaan maakuntaa. Parhaiten lupa-asioitten käsittely sujuisi maakunnissa/yhteistyöalueilla, joille tienpitäjä antaa lupa-asioissa selvät ohjeet.

Etelä-Pohjanmaan liitto uudistaa aiemman lausuntonsa: 32 §:ssä säädetään tiehankkeiden jälkiarvioinnin laatiminen maakuntien vastuulle. Koska laissa esitettyjen yhteistyöalueiden tehtävä on operatiivinen hankesuunnittelu ja niiden toteutus, tulisi myös arviointi luonteeltaan operatiivisena toimintona olla yhteistyöalueen tehtävä.

Ratalain muutokset

Ei lausuttavaa.

Muut huomiot

Yksittäiset lainkohdat:

27b §: Suunnitelma-aineisto käsitellään prosessin kaikissa vaiheissa sähköisesti. Suunnitelma-aineiston, mm. laajojen karttojen tarpeetonta tulostusta tulisi välttää kustannus- ja ympäristösyistä.

31 §: Lause: Tienpitäjä voi maakunnan pidentää määräaikaa enintään neljällä vuodella ja erityisistä syistä sen lisäksi yhdellä enintään neljän vuoden ajanjaksolla. Ilmeisesti tarkoitus on kirjoittaa "maakunnan hakemuksesta".

Saartenoja Antti
Etelä-Pohjanmaan liitto

Palomäki Jani
Etelä-Pohjanmaan liitto - Maakuntainsinööri