

Ärende: LVM/1770/03/2016

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

Maantielakiluonnoksessa ovat hyviä tavoitteita pitkäjänteisyys ja että pääväylille asetetaan 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.

Elinvoimaa tukevan väyläverkoston kehittämisessä valtion ja tulevien maakuntien tulee myös kuulla seutukaupunkien näkemyksiä. Suuri osa vientiin suuntautuvasta raskaasta teollisuudesta, kuten puunjalostus ja koneteollisuus, tapahtuu seutukaupungeissa, vähän etäämmällä keskustaupungeista. Sama pätee myös elintarviketuotannon kuljetuksiin; Kristiinankaupungin alueelta peruna ja tomaatti (Närpiö) sekä muut vihannekset (30-40 % koko Suomen tuotannosta). Kristiinankaupunki tuo esiin erikoisesti valtatie 8:n, Kristiinankaupungista Poriin päin. Tie on äärimmäisen tärkeä Kristiinankaupungin seudulle ja Suuohjan elinkeinoelämälle. Valtatie 8 kautta toimii liikenne Karhusaaren satamaan, joka mainitaan maakuntakaavuluonnoksessa 2040 yhtenä Pohjanmaan tärkeimmistä kauppamerenkulkuun soveltuvista satamista. Satamassa sijaitsevan Pohjolan Voiman lakkautetun hiilivoimalaitoksen hyväkuntoista infrastruktuuria suunnitellaan käytettäväksi jatkossa kierre/biotalousaludessa. Kuljetukset alueelle eivät vähene, vaan ne lisääntyvät jatkossa.

Runkoväylien lakitasoiset laatuvaatimukset saavat toivottavasti vauhtia tieliikenteen keskeisten valtateiden parantamiselle. Runkoverkkojen kehittämissuunnitelman mukaisesti tulee kiirehtiä EU:n TEN-T –verkkoon kuuluvan pääjunaradan saamista vaaditulle tasolle, siten että sillä päästään eroon yksiraiteisista osuuksista.

Puute runkoväylien suunnitelmissa on, että poikki-Suomen väylien kehittämistarpeet on tunnistettu heikosti. Tässä kannattaa ottaa huomioon myös rautatieväylät Länsi-Suomen satamiin, jopa Venäjältä ja Kiinasta saakka tuleviin kuljetuksiin. Tuomme erikoisesti esiin Seinäjoki-Kaskinen -välisen rataosuuden parantamisen.

Samalla kun luvataan runkoväylillä selkeää tason parantamista, huoli kiinnittyy alemman tasoisen tieverkoston kehittämiseen ja ylläpitoon. Asiakastarpeet on otettava riittävästi 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. Emme voi hyväksyä alempiasteisen tieverkoston tietoista rapautumista lakiluonnoksen mukaisena, että pyrittäisiin ainoastaan siihen, että huonokuntoisten tieosuuksien määrä ei kasvaisi suuresti.

Päiväyillä 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 päiväyille ja biojalostuslaitoksiin. Sama pätee myös esim. elintarviketuotannon kuljetuksiin.

Seutukaupunkien edustajat ovat valmiit tulemaan mukaan maakunnissa tapahtuvaan liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

## **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 tulee hyväksyä myös alempi nopeuksien ratojen kehittäminen, jos se purkaa ruuhkaa Etelä-Suomen ratayhteyksillä. Rautateilla tulee myös maltillisesti avata yksityisten operaattoreiden pääsyä kuljetuksiin. Tuomme esiin erikoisesti Seinäjoki-Kaskinen -rataosuuden perusparantamisen.

## **Muut huomiot**

Valtion ja tulevien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelussa eri toimijoiden kuuntelu on tärkeää, ja tässä tulee tehdä yhteistyötä seutukaupunkien kanssa. Se on keskeistä Suomen luonnonvarojen käytön sekä vientiin suuntautuvan teollisuuden tarpeiden ja mahdollisuuksien sekä elintarviketuotannon kannalta.

El-Nemr Riitta  
Kristiinankaupungin kaupunki - Kristinestads stad