

Asia: LVM/1770/03/2016

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

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesitys on selkeytynyt edellisestä versiosta, ja siinä on riittävän selkeästi kuvattu tienpidon ohjauksen ja rahoituksen prosessit. Nämä perustuvat hyvin vahvasti tienpidon ja liikenteen sopimukseen, jotka maakunta ja Liikennevirasto tekevät keskenään, ja jos sopimukseen ei päästä, valtioneuvosto korvaa sopimuksen päätöksellään. Kaikki tienpitoon liittyvä rahankäyttö tapahtuu tienpidon sopimuksen mukaan, ja tämä jättää maakuntien tosiasiallisen päätösvallan riippuvaiseksi tienpidon ja liikenteen sopimuksesta. Maakunnilla tulisi olla mahdollisuus myös tienpidon yleiskatteelliseen rahoitukseen tai muihin rahoitusvälineisiin.

Pykälään 11 § tulisi 2 momentin alkuun lisätä ja avata, että maakunta toimii liikenneviraston ohella tienpitoviranomaisena: ”Muutoin tienpitoviranomaisena toimii maakunta ja maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien ...”

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

Tienpidon vaatimuksista annetaan melko yksityiskohtaisia määräyksiä, mitä tieverkolta vaaditaan ja millaisen palvelutason runkoverkon on tarjottava. Olisi toivottavaa, että vastaavalla tarkkuudella määriteltäisiin laissa, millä perusteilla runkoverkkoon kuuluvat väylät valitaan. Runkoverkkoa määriteltäessä tulisi olla mahdollisuus tavoitteellisuuteen, eli runkoverkkoon voisi valita yhteyksiä, joiden varaan halutaan elinkeinoelämä ja yhdyskuntarakenteen kehittyvän.

ehdotuksen pykälän 13 § ensimmäisen momentin kohdan 2) ilmaisu ”maankäytön suunnittelussa” on hieman epämääräinen. Täsmällisempää olisi todeta: ”...voimassa olevista asema-, yleis- ja maakuntakaavoissa asetettujen tavoitteiden toteuttamista ja...” Pykälän 13 § alkuun tulee myös lisätä se, että maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä pykälässä mainittujen asiakirjojen lisäksi myös maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden mukaan.

Pykälän 13 a § 4 momenttia tulee korjata seuraavasti: ”Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä on oltava alueellisen (ei paikallisen) asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellisestä merkitystä vastaava palvelutaso, jotta lakipykälä on johdonmukaisessa suhteessa MRL:n 83§ määritelmään siitä, että ”maanteiden liikennealueita voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä.” Maantiet palvelevat jo määritelmänsä mukaan muuta kuin paikallista tarvetta.

Pykälässä 15 b § tulisi selvästi todeta, että liikenne- ja viestintäministeriö tekee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteistyössä niiden tahojen kanssa, jotka osallistuvat suunnitelman toimenpiteiden toteuttamiseen ja rahoitukseen.

### **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa**

Lakiehdotuksessa ei oteta suoraan kantaa niihin muotoihin, joilla maakuntien yhteistyö tapahtuu, vaan tältä osin viitataan ehdotuksen maakuntalaista lukuun 8. (pykälät 46 § - 51 §) Kun maakuntalakia ei ole vielä hyväksytty, ovat tienpitoalueiden järjestämisen perusteet siis vielä jonkin verran epävarmalla pohjalla. Tästä johtuen Satakuntaliitto näkee tärkeäksi myös tässä yhteydessä korostaa, että lainsäädäntö ei saa asettaa maakuntia keskenään eriarvoiseen asemaan ja että tienpitoalueistakin pitää voida sopia niin, että myös tienpitoalueen puitteissa maakunnat ovat tasavertaisessa asemassa.

Maakuntalain selkeytyessä tuleekin maantielain tienpidon järjestämistä koskevien pykälien suhde maakuntalain pykäliin koskeviin pykäliin vielä tarkentaa. Tienpitoalueita koskeva 15f § pitää sisällään yksittäiselle maakunnalle myös mahdollisuuden irtautua yhteistoiminta-alueista, mikäli alueita muodostuisi vähemmän kuin 9. Lisäksi maantielain pykälä 15 h § voisi toisaalta myös ”palkita” maakunnan, jos maakunnan tavoitteena on vastuumaakunta-asema, koska valtioneuvosto voisi tämän pykälän nojalla myös määrätä yksittäisen maakunnan toimimaan maantielain mukaisena vastuumaakuntana, jos yhteistoiminnasta ei päästäisi sopimukseen.

Lakiehdotus ei mahdollista minkäänlaista maakunnan omien rahojen tai maakunnalle tienpitoon osoitettujen rahojen käyttöä ilman että siitä päästään sopimukseen tienpitäjän kanssa yhteisymmärrykseen tienpidon ja liikenteen sopimuksessa. Satakuntaliitto katsoo, että maakunnilla tulee olla mahdollisuus käyttää rahaa tienpitoon myös pelkästään oman harkintansa mukaan. Tavoitteena tulisi olla Ruotsia vastaavasti tilanne, jossa osa tienpidon rahoista käytetään tienpitäjän ohjauksessa valtakunnallista merkitystä omaavien hankkeiden toteuttamiseen ja tieverkon palvelutason pitämiseksi tienpitäjän haluamalla tasolla ja osa rahoista käytetään alueellisesti tärkeiksi katsottujen hankkeiden toteuttamiseen tai palvelutason nostoon maakunnan oman harkinnan mukaan.

Vaikka lähivuosina ei ehkä olekaan edellytyksiä osoittaa vähäistä suurempia summia rahaa maakuntien omiin kehityshankkeisiin sen paremmin valtion budjetista kuin maakuntien

yleiskatteellisesta rahoituksesta, tulisi tämä mahdollisuus ottaa laissa huomioon. Siksi Satakuntaliitto ehdottaa, että pykälää 15 j § täydennetään siten, että sen mukaan maakunta voi osoittaa yleiskatteellista rahoitustaan tienpitoon, ja valtio voi budjetoida rahaa suoraan maakuntien käytettäväksi maakuntien oman harkinnan mukaan ohi tienpidon sopimuksen. Vastaavasti tulisi pykälää 15 k § täydentää niin, että edellä mainittuja rahoja käyttävät tienpitoalueet rahat myöntäneen tai sen saaneen maakunnan ohjauksessa. Samalla tulee huomioida, mitä tässä laissa muuten määrätään teiden suunnittelusta ja teiden palvelutasoista.

## Ratalain muutokset

Liikennepalvelulakia on ajateltu muutettavan siten, että maakunnat voisivat toimia toimivaltaisina joukkoliikenneviranomaisina raideliikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaa ensi sijassa mahdollisuutta tilata paikallisjunaliikennettä. Kun maakunnilla ei toistaiseksi ole verotusoikeutta, tarvitaan raha tätä varten osin valtiolta, osin kunnilta. Yleiskatteellinen rahoitus tuskin riittänee tähän tarkoitukseen. Laissa tulisi siis todeta, että valtio myöntää erillisrahoitusta tähän tarkoitukseen sen mukaan, kun maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on sovittu.

Itse ratalakia koskevat osin samat huomiot, mitä on muissa kohdin esitetty. Pykälässä 22 § on ratasuunnitelmien esilläpito ja muistutusten jättäminen järjestetty eri tavalla kuin tiesuunnitelmien kohdalla. Tulisi vielä harkita, voidaanko kumpaankin tapaukseen soveltaa samaa menettelyä.

## Muut huomiot

Pykälässä 12 §, jossa puhutaan lauttaliikenteestä, todetaan, että maantien käyttö on maksutonta. Tämä tulisi selkeyden vuoksi todeta kokonaan omana pykälänään tai poistaa tästä kohtaa, jos tarkoitus on käsitellä mahdollisia tienkäytön maksuja laissa liikenteen palveluista. Satakuntaliitto toistaa aikaisemman kantansa, jonka mukaan käyttömaksujen perimistä ei tulisi kategorisesti kieltää, vaan niitä pitäisi voida perustellusta syytä käyttää esimerkiksi liikenteen ohjaamiseen.

Pykälän 15 q § viimeinen lause on muotoiltu epämääräisesti: lauseen voi tulkita niin, että kaikista hankkeista tulisi olla suunnitteluperiaatteet tehtynä, mikä ei vastaa pykälän 15 r sanamuotoja, hankesuunnittelua ei ole mainittu ja ilmaisu alueidenkäytön suunnittelu on epämääräinen. Lause tulisi korjata muotoon: ” Suunnittelun on perustuttava ... yleissuunnittelua

ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin, jos sellaiset on laadittu, sekä voimassaoleviin asema- yleis- ja maakuntakaavoihin.”

Pykälän 17 § kolmannessa momentissa todetaan, että maantie voidaan suunnitella ilman kaavaa, jos ” jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja tarvittaessa maakunnan kanssa.” Kun maakunta kuitenkin vastaa tiesuunnittelusta poislukien isot hankkeet, olisi parempi kirjoittaa tämä suoraan: ”...riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan, ja jos kyse on tienpitäjän vastuulla tapahtuvasta suunnittelusta, yhteistyössä myös maakunnan kanssa.”

Pykälä 27 § sujuvoittaa tiedoksiantoa ja muistutusten antoa, mikä on lähtökohtaisesti kannatettavaa. Kun tiesuunnitelmat keskeisesti koskevat kuntien omaa maankäytön suunnittelua ja kunta on kansalaisille monesti luontevin viranomaistaho, johon ottaa yhteyttä, tulisi laissa erityisesti mainita, että kunnat ovat taho, joille on varattava mahdollisuus osallistua suunnitteluun, kunnille tulee antaa tehdyt näiden aluettaan koskevat suunnitelmat tiedoksi ja lisäksi tulisi harkita, että kunnat edelleen olisivat velvoitettuja asettamaan myös tiesuunnitelmat tiedoksi samaan tapaan kuin kunnat omat vastaavat katusuunnitelmat. Vähintäänkin tiesuunnitelmista tulisi tiedottaa kuntien internet-sivujen kautta. Asianosaisille tulee antaa mahdollisuus antaa muistutuksensa myös kunnan välityksellä. Kunnille tulee myös tiedottaa kaikesta niiden aluetta koskevaan tiesuunnitteluun kuuluvasta vuorovaikutuksesta. Kuntien rooli vuorovaikutuksessa paikallisten asukkaiden kanssa on keskeinen.

Pykälässä 42 a § todetaan, että kaapeleiden sijoittamiseen tiealueelle tarvitaan tienpitäjän lupa, jos kyse on muun muassa moottori- tai moottoriliikennetiestä tai pohjavesisuojatusta tiestä. Listaan tulisi lisätä myös erikoiskuljetusreitit, joiden kohdalla varsinkin ilmajohtojen sijoittelu voi vaatia tarkempaa harkintaa.

Turunen Ville  
Satakuntaliitto