

## **ETELÄ-KARJALAN LIITON LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYSLUONNOKSESTA MAANTIELAIN JA ERÄIDEN MUIDEN LAKIEN MUUTTAMISEKSI**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta maantielain (503/2005) ja eräiden muiden lakien muuttamiseksi. Maantielakia koskevasta erillisestä hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausuntoja aiemmin 5.7.–4.9.2017.

Lausuntopyyntö on lähetetty 22.2.2018 ja lausunto on pyydetty toimittamaan liikenne- ja viestintäministeriölle viimeistään 9.3.2018 Lausuntopalvelu.fi:n kautta.

Jatkovalmistelussa maantielain muutosehdotukseen on lisätty erityisesti tienpidon laadunvarmistamiseen sekä valvonnan parantamiseen liittyviä ehdotuksia. Tähän liittyen myös maanteiden luokittelua koskevan päätöksenteon muotoa selkeytettäisiin. Esitykseen on lisäksi sisällytetty ehdotus Liikenneviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä sekä varautumista tienpidossa koskeva säännös.

Jatkovalmistelussa hallituksen esitykseen on päädytty sisällyttämään lähes kaikki liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lait, joita on muutettava maakuntauudistuksesta johtuen. Esitykseen sisältyvät maantielain muutosten lisäksi mm. Liikennevirastosta annetun lain, liikenteen palveluista annetun lain, ilmailulain, vesiliikennelain ja ratalain muutokset.

Suurin osa näistä lakiehdotuksista on ollut lausuttavana osana niin sanottua maakuntauudistuksen II-pakettia (kesällä 2017). Etelä-Karjalan liitto korosti omassa lausunnossaan, että kunkin maakunnan tulee olla aidosti oma alueellinen liikenneviranomaisena, jotta se pystyy vaikuttamaan alue- ja elinkeinorakenteen kehittämisen kannalta olennaiseen omaan liikennejärjestelmäänsä ja liikennepalveluihin sekä myös valtakunnalliseen liikennepolitiikkaan.

Maakuntien näkökulmasta lakiehdotukset ovat parantuneet mutta edelleen pääosin vastaavassa muodossa kuin tuolloin lausuttavana olleessa esitysluonnoksessa. Ratalakiin on kuitenkin lisätty erityisesti rautateiden runkoverkkoon ja niiden palvelutasoon sekä radanpidon yleisiin vaatimuksiin liittyviä uusia ehdotuksia.

Osa jatkovalmistelussa tehdyistä lisäyksistä on merkitykseltään varsin suuria. Esitykseen sisältyvien lakiehdotusten kokonaisuus on laajentunut. Hallituksen esitysluonnoksesta pyydetään uusia lausuntoja koskien erityisesti seuraavia esitykseen tuotuja uusia kokonaisuuksia:

- ❖ Tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä valvontaa koskevan sääntelyn kehittäminen (4, 13, 13 a, 15 o, 33, 100 b §:t)
- ❖ Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntauudistuksessa
- ❖ Ratalain muutokset

Etelä-Karjalan liitto lausuu hallituksen esitysluonnoksesta seuraavaa:

### **Yleiset huomiot esityksestä**

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että valtioneuvostolle asetettava velvoite laatia yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laadittava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja siihen sisältyvä rahoitus- ja toimenpideohjelma 10–12 vuodelle on erittäin kannatettava toimintatapa (15 b §). Samoin tuemme velvoitetta antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella päätös siitä, miltä osin maantiet kuuluvat ns. runkoverkkoon (4 §).

Hyvää esityksessä on lisäksi se, että maantieverkolle ja sen kehittämiseksi asetetaan riittävät tasovaatimukset (13 §). Myönteistä on myös elinkeinoelämän tarpeiden entistä parempi huomioiminen investoinneissa ja väylien kunnossapidossa. Myös se, että lakiesitys nostaa kaikki eri liikennemuodot

kattavan liikennejärjestelmäsuunnittelun maakuntien ja valtion liikenneviranomaisten lakisääteiseksi perustehtäväksi, on tärkeä muutos ja parannus nykytilaan verrattuna.

Esitettävässä laissa tienpitäjä ja maanteiden omistaja olisi edelleen valtio, jota asiassa edustaisi Liikennevirasto, kuten nykyisinkin. Tienpidon viimekätinen vastuu olisi edelleen valtiolla, jonka omistaman omaisuuden hallinnasta tienpidossa on kyse. Valmistelun aiemmassa vaiheessa harkinnassa oli myös vaihtoehto, jossa alempi tieverkko olisi tullut maakuntien taseeseen, kuten esimerkiksi Norjassa on asianlaita. Maakuntauudistuksen alkuvaiheessa on järkevintä mennä esitetyllä kokonaan valtio-omisteisella mallilla, mutta kokemusten myötä asiaa on syytä arvioida ainakin siinä vaiheessa, jos maakuntien itsehallintoa päädytään vahvistamaan verotusoikeudella.

Tienpidon rahoitus järjestetään erillisrahoituksena, jonka käyttöä maakunnissa ohjattaisiin tienpitoalueen ja tienpitäjän välillä tehtävän tienpidon sopimuksen mukaisesti. Tienpidon rahoituksen järjestämistä erillisrahoituksena voidaan pitää hyvänä asiana, erityisesti kun sen käyttöä voidaan ohjata maakunnissa, joissa on paras tieto alueiden tarpeista ja erityispiirteistä.

Esityksen perusteluihin on kirjattava selkeästi, että kullekin maakunnalle tulee taata riittävät toimintamäärärahat, jotta ne voivat toimia alueellisena liikenneviranomaisena ja huolehtia asianmukaisesti tässä lainsäädännössä ja maakuntalaissa mainituista liikennetehtävistä. Määrärahojen laskentakriteereissä nykyinen lähtötaso on jaettava kaikkien 18 maakunnan, ei vain nykyisten L-vastuualueiden maakuntien kesken. Lähtökohtana tulee olla selkeästi se, että ensin resurssit taataan jokaiseen maakuntaan ja sen jälkeen maakunnat sopivat niiden käytöstä laajemmalla yhteistyöalueella, ellei maakunta itse kykene huolehtimaan lakisääteisistä liikennetehtävistään.

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

### **4 § Maantiet**

Pykälän ensimmäisessä momentissa määrätään teiden luokitukselta niin, että ”liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä”. Luokituksella on merkitystä sen suhteen, kuinka teitä hoidetaan ja kunnostetaan. Siksi maakunnilla on oltava oikeus vaikuttaa luokitukseen, vaikka päätösvalta onkin valtiolla.

Etelä-Karjalan liitto toistaa 28.8.2017 antamansa lausunnon mukaisesti, että nykyistä luokittelua tulee yksinkertaistaa. Tiet tulisi luokitella vain valtakunnallisiin, alueellisiin, paikallisiin ja yksityisteihin. Nimitys ”kantatie” on vanhahtava, eikä kerro selkeästi millaisesta tiestä on kysymys. Muiden maiden tieluokitus kuvastaa selvästi, minkä tason tiestä on kyse. Siksi Suomen luokituksenkin tulisi olla yhtä selkeä ja vertailukelpoinen.

Esitämme, että momentti muutetaan kuulumaan seuraavasti:

*Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, alueteitä, seututeitä ja paikallisteitä.*

Pykälässä todetaan, että valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet ”yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä”. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään tarkemmin siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

Säädös on liian yleinen ja epämääräinen; se voisi toteutuessaan jättää kokonaisia maakuntakeskuksia runkoverkon ulkopuolelle. Siksi 4 §:n kolmas momentti on muutettava kuulumaan seuraavasti:

*Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät maakuntakeskukset muihin valtakunnallisesti merkittäviin keskuksiin ja solmukohtiin sekä kansainvälisiin liikenneverkkoihin, ja ne palvelevat erityisesti pitkämatkaista liikennettä.*

Etelä-Karjalan liitto lausuu erikseen maanteiden runkoverkosta siinä vaiheessa, kun runkoverkkopäätös tulee lausunnolle. Tässä vaiheessa voidaan kuitenkin jo todeta, että runkoverkkopäätöksen tulee edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden saavutettavuutta sekä tarjota tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi. Runkoverkon tulee muodostaa elinkeinoelämän ja kansalaisten palvelujen saavutettavuuden kannalta oleellisten kohteiden (suuret teolliset yksiköt, sairaalat, korkeakoulut, matkailukeskukset ja satamat sekä lentokentät) kanssa yhtenäinen kokonaisuus. Runkoverkon tulee kytkeä maakuntakeskukset toisiinsa koko maan tasolla ja muodostaa koko maan kattava verkko, joka yhdistyy kansainväliseen liikenneverkkoon (Venäjä, Ruotsi, Norja).

### **3 ja 11 § Määritelmät ja tienpidosta vastaavat viranomaiset**

Lain pykälään kolme on jäänyt sisällyttämättä kokonaan maakunnan rooli alueellisena liikenneviranomaisena, vaikka maakunnille asetetaan sekä tässä laissa että maakuntalaissa (2. luku 14 mom.) laaja tehtäväkokonaisuus liikenneasioissa.

Siksi kohtaan määritelmät on lisättävä uusi kohta kuusi, joka kuuluu seuraavasti:

*6) alueellisella viranomaisella maakuntaa;*

Sen jälkeen kohta tienpitoalue on numero seitsemän ja tienpidon sopimus numero kahdeksan.

Lain pykälän 11 toinen momentti on täydennettävä kuulumaan vastaavasti:

*Alueellisena liikenneviranomaisena maakunnat vastaavat tienpidon tehtävien hoitamisesta tienpidon sopimuksen ja tienpitäjän ohjauksen mukaisesti enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta.*

### **10 § ja 15 j § Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset sekä tienpidon rahoitus**

Maantielain 10 §:n (Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset) mukaan valtio vastaa tienpidon kustannuksista. Erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampiluokkaisena kuin yleisen liikenteen tai tien ympäristöön sovittamisen tarve edellyttää taikka jos jokin taho erityisesti hyötyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.

Tämän lisäksi maantielain 15 j §:n (Tienpidon rahoitus) mukaan maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys sekä 13, 13 a ja 33 §:ssä säädettyjen vaatimusten toteutuminen. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpitoalueen maakuntien käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että maakunta voi käyttää alueensa tienpitoon myös muuta rahoitusta kuin valtion osoittamaa erillisrahoitusta. Maakuntalain mukaisen aluekehitystehtävän toteuttamiseksi maakunnan tehtävänä on muun muassa alueensa elinkeinotoiminnan edistäminen (teollisuus, maatalous, kauppa ja matkailu). Sen vuoksi maakunnalla tulee olla mahdollisuus käyttää alueensa tienpitoon myös

alueensa kaupunkien, kuntien ja yritysten rahoitusta sekä käyttää siihen myös mahdollista yleiskatteellisen rahoituksensa ylijäämää ja hankerahoitusta. Esimerkiksi EU:n, Suomen ja Venäjän välinen raja-alueyhteistyö ja EAKR tarjoavat tähän todellisia, kaikkia hyödyttäviä mahdollisuuksia.

Siksi 10 § toista momenttia on täydennettävä kuulumaan seuraavasti:

*Erityisestä syystä [...] taikka jos jokin taho erityisesti hyöttyy tehtävistä toimenpiteistä, tienpitäjän lisäksi muutkin tahot, kuten kunnat, yritykset tai maakunta itse voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä.*

Etelä-Karjalassa on runsaasti rajaliikennettä, mikä tulisi huomioida maakunnan erillisrahoituksen tasossa.

### **15 j § Parantamistoimiin kohdennettava lisärahoitusta**

Tienpidon taso viime kädessä riippuu käytettävissä olevista varoista. Summa on ollut vuosittain 500–550 M€. Siitä päivittäiseen kunnossapitoon on vuonna 2017 jaettu 215 M€, ylläpitoon 217 M€, parantamiseen 45 M€ ja liikenteen palveluihin 70 M€.

Pykälässä 15 varataan perusväylänpidon tienpidon talousarviomäärärahasta osa Liikennevirastolle mm. äkillisiin ja ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Tämä on perusteltua. Tämän lisäksi myös maakuntien ja tienpitoalueiden käytössä on oltava vastaava ennakolta korvamerkitsemätön määräraha.

Jotta maakunnilla olisi oikeasti käytettävissään harkinnanvaraista liikkumavaraa tieverkon parantamiseen, tulee siihen valtion talousarviossa varattua määrärahaa korottaa nykyisestä kaksinkertaiseksi, jolloin maakunnilla olisi keskimäärin noin 5 M€ vuosittain käytettävissään pieniin investointeihin.

Tämän lisäksi ns. korjausvelkaohjelmaa on jatkettava myös seuraavalla hallituskaudella ja korjausvelkavarojen käytön priorisointi on oltava maakuntien tehtävä ja vastuulla.

*Lain pykälisiin ja perusteluihin on sisällytettävä määräykset, joilla varmistetaan maakuntien käyttöön pienten investointien ja korjausvelan tarvitsemat määrärahat.*

### **13 § Tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset**

Pykälässä mainitut maantieverkon suunnittelua, rakentamista, kehittämistä ja kunnossapitoa koskevat vaatimukset ovat kannatettavia.

### **13 a § Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä**

Pykälässä mainitaan palvelutasokriteerit hyvin yleispiirteisesti. Pykälässä todetaan kuitenkin, että Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteillä. LVM:n asetuksella annettavat tarkemmat säännökset tulee lähettää myös lausunnolle.

### **15 o § Tienpidon omavalvonta**

Pykälän mukaan tienpitäjän ja maakunnan on laadittava hoidettavanaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa tulee määritellä, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan. Omavalvontaohjelmassa on todettava, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omaavonttaohjelman laatimista ja sen vaatimusten toteutumisen seuraamista voidaan pitää hyvänä ja tärkeänä asiana. On kuitenkin hyvä varmistaa, ettei valvonta nosta kustannuksia, vaan kustannustehokkailla toimenpiteillä varmistetaan, että sovitut toimenpiteet tieverkolla toteutetaan.

### **33 § Maantien kunnossapito**

Pykälässä mainitut kunnossapidon kriteerit ovat hyvin yleispiirteisiä. Pykälässä todetaan kuitenkin, että Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella annetaan tarkemmat säännökset maanteiden kunnossapidon tasosta ja tarkemmista kunnossapitoluokista. LVM:n asetuksella annettavat tarkemmat säännökset tulee lähettää myös lausunnolle.

### **100 b § Viranomaisvalvonta**

Pykälässä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta valvoa tämän lain 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista.

Valvonnassa tulee ottaa huomioon, että maakunnille on annettu riittävät resurssit laissa mainittujen velvoitteiden toteuttamiseksi. Muussa tapauksessa valvonnalla ei ole merkitystä.

## **Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa**

### **Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma sovitetaan yhteen maakunnan muun suunnittelun, maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkien liikennejärjestelmää koskevan suunnittelun sekä alueeseen rajoittuvien maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien kanssa.

Maakunnallisen yhteistyön varmistamiseksi Etelä-Karjalan liitto on perustanut vuoden 2018 alussa uuden maakunnallisen liikennejärjestelmätyöryhmän, jossa on edustettuna kaikki maakunnan kunnat ja kaupungit. Ryhmän tehtävänä on edistää toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää ottamalla huomioon maantielain muuttamisesta annetun hallituksen esitysluonnoksen 15 a §:n mukaiset tavoitteet.

Maakunnallisen liikennejärjestelmätyön lisäksi Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä yhteistyötä yhtä maakuntaa laajemmalla alueella, koska maakuntien on tärkeää tuoda yhteinen näkemys alueidensa tarpeista valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja sen mukaisesti toteutettaviin hankkeisiin. Jotta maakuntien yhteinen näkemys voisi toimia myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun pohjana, tulee se tehdä selvästi laajemmilla kuin tienpitoalueilla.

Itäisen Suomen teollisuuden, matkailuelinkeinon, Venäjän rajaliikenteen ja kansalaisten liikennepalvelujen kannalta parasta olisi sovittaa maakuntien tarpeet ja näkemykset yhteen strategisen tason ja kaikki liikennemuodot kattavassa yhteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa, johon osallistuisivat Etelä-Karjalan lisäksi Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Kainuu. Kyse on suuralueesta, jonka tärkeimpiä liikenneväyliä ovat VT6 ja Karjalan rata, VT5 ja Savon rata sekä Saimaan syväväylä ja Venäjän rajan seitsemän ylityspaikkaa. Tällöin suunnitelma ulottuisi Talvivaaran kaivoksilta HaminaKotka-satamaan.

Pykälän 15 c kolmannen momentin toinen lause tulee muuttaa kulumaan seuraavasti:

*Maakunta voi laatia ja hyväksyä liikennejärjestelmäsuunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa.*

Liikennejärjestelmäsuunnitelman suuren merkityksen takia se tulee hyväksyä maakuntavaltuustossa, ellei maakunnan hallintosäännössä tai maakuntien välisessä yhteistoimintasopimuksessa toisin määrätä.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ei voida laatia ainoastaan ohjaamaan maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua, vaan sen sisällössä lähtökohtana tulee myös ottaa huomioon maakuntien ja niiden yhteisistä suunnitelmista nousevia näkökulmia ja toimenpiteitä. Tämän vuoksi valtakunnallinen suunnitelma tulee laatia tiiviissä vuoropuhelussa maakuntien ja niiden suunnitelmien kanssa.

Jotta maakunnilla olisi aito aloite- ja vaikuttamismahdollisuus niiden kehittämisen kannalta mitä tärkeimpään päätökseen, 15 d §:n ensimmäiseen momenttiin on lisättävä maakunnat lausunnonantajiksi ministeriöiden tapaan. Momentin viimeinen lause tulee kuulua:

*Suunnitelmaluonnoksesta on pyydetty lausunto maakunnilta sekä niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy.*

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana oleva 10–12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää, mikä on tarpeellista ja tärkeää. Lakiehdotuksen toteutuminen muuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun juridisesti maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa sekä maakuntakaavaa vastaavaksi maakunnan suunnittelujärjestelmän osaksi.

On hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman aiempaa virallisempi luonne näkyy kirjauksessa, jonka mukaan maakunnan alueilla toimivien viranomaisten tulee ottaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma huomioon toiminnassaan.

### **Tienpidon järjestäminen**

Lakiesitysluonnoksen mukaan maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä tienpitoalueen maakuntien toimivallan ja vastuiden jakautumisesta.

On hyvä, että aiemman luonnoksen termistä ”vastuumaakunta” on luovuttu, kuten edellisessä lausunrossamme esitimme.

Tienpidon yhteistoiminta ei saa merkitä erillisen oikeushenkilön perustamista, koska tienpitoalueen verotuskunta määräytyisi oikeushenkilön kotikunnan mukaan ja kohtelisi näin eriarvoisesti tienpitoalueen muita maakuntia. Huomioitavaa on, että nykyinen ELY-keskusten sijoittuminen on jo asettanut maakunnat tässä suhteessa keskenään eriarvoiseen asemaan. Maakuntien itsehallinnon myötä tällainen eriarvoisuus ei voi olla enää sallittavaa.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta olisi tärkeää, että tienpitoalueet muodostettaisiin verkon yhtenäisyys huomioiden. Etelä-Karjalan kannalta tärkeitä väyliä ovat VT6, VT13, KT62, VT26 ja MT387, Karjalan rata, Saimaan syväväylä ja Saimaan kanava sekä yhteydet raja-asemille, HaminaKotka satamaan, pääkaupunkiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Näiden lisäksi on tärkeää huolehtia sujuvista poikittaisyhteyksistä myös Länsi- ja Keski-Suomen suuntiin.

Etelä-Karjalan näkökulmasta tienpitoalueen tulisi muodostua niin, että se turvaa maakunnan tienpidon kustannustehokkuuden sekä väylien yhtenäisen, asiantuntevan ja pitkäjänteisen hoitamisen, vaadittavan palvelutason toteutumisen ja asiakastarpeiden huomioimisen. Ottaessaan kantaa tienpitoalueen

muodostamiseen naapurimaakuntien kanssa Etelä-Karjala haluaa varmistua, että sillä itsellään on myös riittävät henkilö- ja muut resurssit lakisääteisten viranomaistehtäviensä hoitamiseen samalla, kun taataan laadukas ja kustannustehokas yhteistyö tienpitoalueen muiden maakuntien kesken.

On hyvä, että kukin maakunta vastaa maanteiden yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman valmistelusta ja niiden esittämisestä tienpitäjän hyväksyttäväksi (15 q). Tämä korostaa maakunnan roolia alueellisena liikenneviranomaisena, kuten oikein onkin.

## **Ratalain muutokset**

Laki ratalain muuttamisesta 4 § mukaan rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.

Etelä-Karjalan liitto lausuu rautateiden runkoverkosta siinä vaiheessa, kun runkoverkkopäätös tulee lausunnolle. Tässä vaiheessa voidaan kuitenkin jo todeta, että runkoverkkopäätöksen tulee edistää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja eri alueiden saavutettavuutta sekä tarjota tärkeää tietoa elinkeinoelämän toiminnan suunnittelun tueksi. Lisäksi rautateiden runkoverkkoa määriteltäessä tulee ottaa huomioon liikenteelle asetetut päästötavoitteet, joiden saavuttamiseksi on tuettava sekä tavara- että henkilöliikenteen siirtymistä maanteiltä rautateille. Tämä tarkoittaa sitä, että rautateiden runkoverkolla ja myös muulla rataverkolla on huomioitava sekä henkilö- että tavaraliikenteen kasvun edellytykset.

## **Muut huomiot**

### ***Maantielaki***

Maantielain perusteluissa todetaan, että maakunnan yksityisteiden avustamistehtävää koskeva rahoitus voitaisiin toteuttaa painottamalla maakuntien haja-asutusta, metsätaloutta ja maataloutta. Näin suoritettava jako ottaisi paremmin huomioon asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvat tarpeet. Asiasta säädettäisiin tarkemmin yksityistielaisissa, ja sitä koskeva hallituksen esitys annetaan erikseen.

Asutuksen ja elinkeinoelämän yksityisteihin kohdistuvien tarpeiden huomioiminen rahoituksessa on erittäin hyvä lähtökohta. Hallituksen esitys yksityistielaista tulee lähettää myös lausunnolle, jolloin sen sisällöstä voidaan antaa yksityiskohtaisempi lausunto.

***Laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Venäjän kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja sopimuksen soveltamisesta annetun lain 3 §:n muuttamisesta***

Lain 3 §:ään ehdotetaan Saimaan kanavan komission jäseneksi lisättävän Etelä-Karjalan maakunta. Tämä on hyvä ja tärkeä lisäys, koska Saimaan kanavan kautta tapahtuva alusliikenne kulkee Etelä-Karjalan kautta.