

Asia: 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.

Suuri osa vientiin suuntautuvasta raskaasta teollisuudesta, kuten puunjalostus ja koneteollisuus, tapahtuu seutukaupungeissa, vähän etäämmällä keskuskaupungeista. Elinvoimaa tukevan väyläverkoston kehittämisessä valtion ja tulevien maakuntien tulee myös kuulla seutukaupunkien näkemyksiä.

Runkoväylien lakitasoiset laatuvaatimukset saavat toivottavasti vauhtia tieliikenteen keskeisten valtateiden parantamiselle. Runkoverkkojen kehittämissuunnitelman mukaisesti tulee kiihittää 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.

Samalla kun luvataan runkoväylillä selkeää tason parantamista, huoli kiinnittyy alemmantasoisen 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 päästämistä rapautumaan lakiluonnoksen mukaisena, ja sitä, että pyrittäisiin ainoastaan siihen, että huonokuntoisten tieosuuksien määrä ei kasvaisi suuresti.

Päiväyllillä 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 maakuntaudistuksessa

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 päiväyllille ja biojalostuslaitoksiin.

Seutukaupunkien edustajat myös Heinolasta 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 alempinopeuksisten ratojen kehittäminen, jos se purkaa ruuhkaa Etelä-Suomen ratayhteyksillä. Rautateillä tulee myös maltillisesti avata yksityisten operaattoreiden pääsyä kuljetuksiin.

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 kannalta.

Malin Sinikka
Heinolan kaupunki - Kaupunginhallituksen toimiala