Porin kaupunki

Lausunto

06.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Tienpidosta vastaavana viranomaisena toimivat esityksen mukaan maakunnat tai niiden muodostamat yhteistyöalueet. Maakunnilla on keskeinen rooli liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa. Suunnitelma voidaan laatia maakunnittain tai yhteistyöalueittain. Maakunnat voivat hoitaa myös julkisen henkilöliikenteen suunnittelun, yksityisteihin, saaristoliikenteeseen ja liikkumisen ohjauksen sekä lentoliikenteen ostoihin liittyviä tehtäviä, joita tehdään osana liikennejärjestelmäsuunnittelua. Liikennevirasto osallistuu maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Maakunnissa sekä yhteistyöalueilla on varmistettava riittävä liikennealan ja paikallinen asiantuntemus liikennejärjestelmä-, liikenneturvallisuus-, tie- ja liikenneolojen suunnittelussa, alueellisessa tienpidossa sekä toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottamisessa valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Laissa ei oteta erikseen kantaa kunta- ja kaupunkiseutuja toimijana liikennejärjestelmäsuunnittelussa, vaikka näiden tuottamat liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä maankäyttösuunnitelmat ohjaavat osaltaan maakunnallista ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Valtakunnallisesti merkittävällä maanteiden runkoverkolla on oltava yhtenäinen ja korkea palvelutaso pitkämatkaista liikennettä ajatellen läpi maakuntarajojen. Lakiesityksessä tämä on huomioitu valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla sekä siihen sisältyvällä rahoitus- ja toimenpidesuunnitelmalla, joka laaditaan 10-12 vuodeksi. Liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan yhteistyössä maakuntien kanssa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kirjaaminen lakiin tuo pitkäjänteistä liikenneverkon- ja rahoituksen suunnittelua yli vaalikausien.

Lakiehdotuksessa maantiet jäävät edelleen valtion omaisuudeksi. Liikennevirasto myöntäisi maakunnille tienpidon rahoitusta, josta se kuitenkin määräisi suurelta osin, kuinka määrärahat käytetään. Määrärahojen käyttöä koskeva päätös tehtäisiin sopimusmenettelyllä.

Lakiehdotuksessa 15 k § Tienpidon rahoitus maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Rahoitusvaraukset tehdään kuitenkin lakiluonnoksen mukaan yhteistyöalueiden käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Tämä lainkohta ei selkeästi takaa, että tienpidon rahoitus kohdistuisi siihen maakuntaan, jolle laskennallisesti määräraha on laskettu.

Lakiehdotuksessa maakuntien, yhteistyöalueiden ja tienpitäjän eli Liikenneviraston roolit eivät hahmotu riittävästi vaan lakiluonnos nojaa pitkälti sopimiseen ja sopimuksiin. Lakiin tulisi yksiselitteisesti kirjata tienpitäjän eli Liikenneviraston tehtävät ja muut tehtävät olisivat sitten sopimuspohjaisia tehtäviä maakunnissa ja yhteistyöalueilla. Laki voimaan tullessaan edellyttää, että maakuntatasolla on riittävää asiantuntemusta liikennesuunnittelusta ja yleensäkin tienpidon tehtävistä.”

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Välimäki Sanna
Porin kaupunki - Tekninen lautakunta

Jukka Mäkilä

Lausunto

05.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Satakuntaliitolta lausuntoa 4.9.2017 mennessä hallituksen esityksestä maantielain muuttamisesta. Ministeriö pyytää erityisesti kiinnittämään huomiota tienpidon järjestämisen ja ohjauksen toteu-tustapaan, arvioimaan esitettyä valtakunnallista ja maakunnallista liikennejär-jestelmäsuunnittelukokonaisuutta, arvioimaan maakuntien ja valtion välistä yh-teistyötä, sekä tarkastelemaan eri toimijoiden roolia näissä edellä mainituissa kokonaisuuksissa

Esityksen tavoitteena on maakuntauudistuksen täytäntöön paneminen maa-kuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohtaan sisältyvien liikennettä ja tienpitoa kos-kevien tehtävien siirtoa valtiolta maakunnille. Samalla tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelu-taso joka puolella maata. Esityksellä selkeytettäisiin valtion ja maakunnan vä-listä toimivaltajakoa liikenne- ja tienpitotehtävissä.

Esityksellä siirretään myös tehtäviä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista Liikennevirastoon. Esityksen mukaan maatielain nimi muutetaan laiksi liiken-nejärjestelmästä ja maanteistä. Lakiin ehdotetaan sisällytettävän valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat sään-nökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännök-set. Lisäksi esitys sisältää ehdotukset uudeksi sääntelyksi tienpidon järjestämi-sestä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä siihen liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Ehdotettujen yhteistyöalueiden tulee muodostua maakuntalakiluonnoksen 8. luvun mukaisesti ja yhteistyöalueille kaavailtu viranomaisvalta tulee aina voida perustella maakuntien tekemän sopimuksen tai maakuntien yhtäpitävien pää-tösten kautta, sillä muuten yhteistyöalueiden rooli voi

olla ainakin periaatteelli-sesti ongelmallinen, koska näille on mahdollistettu selviä viranomaistehtäviä, eli yleis- ja tiesuunnitelmien laatiminen. Virkamiehen asema, vastuukysymykset ja virkatie tulee harkita huolella yhteistyöalueilla.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Ehdotus valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on kannatettava. Olennaista kuitenkin on, että liikennejärjestelmäsuunnittelu kaikilla tasoilla kiin-teästi liittyy maankäytön suunnitteluun. Valtakunnan tasolla se tarkoittaa sitä, että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tulee ohjata liikennejärjestel-mäsuunnittelua.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Ehdotuksen mukaan valtio ohjaisi rahoitusta maakunnille, mutta Liikennevirasto käytännössä määrittäisi suurelta osin, kuinka rahoitus tulisi käyttää. Rahojen käyttöä koskeva päätös tapahtuisi kuitenkin sopimusmenettelyllä, jossa maa-kunnat ja niiden maakuntalakiluonnoksen 8.luvun mukaisesti muodostamat yh-teistyöalueet sopivat rahoituksen käytöstä Liikenneviraston kanssa.

Lakiehdotuksen mukaan maakunnat eivät voisi käyttää yleiskatteellista rahoi-tusta tienpitoon. Tämä määrittely tulisi muuttaa niin, että maakunnilla on re-surssiensa ja harkintansa mukaan mahdollisuus suunnata myös yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon. Näin maakunnille luotaisiin ainakin teoreettinen mah-dollisuus panostaa liikenneinfraan, silloin kun se nähdään maakunnan kehitty-misen kannalta erityisen kriittiseksi tekijäksi.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Lakiehdotukseen on kirjattu velvoite hankearvioinnista (15s §). Pykälän mainin-ta kannattavuuslaskelmasta ei välttämättä ole aivan onnistunut, sillä liikenne-hankkeilla voi olla myös ei-liikenteellisiä tavoitteita, joiden osalta ei välttämättä voida arvioida järkevästi saatavaa hyötyä rahana. Kyse voi olla esimerkiksi ekologisten käytävien turvaamisesta luonnontilaisten alueiden välillä. Tämän-luontoisissa tapauksissa tulee paremminkin arvioida, kuinka kustannustehok-kaasti hankkeen tavoite on saavutettavissa. Olennaista on, että hankearvioin-nissa lähdetään hankkeelle asetetuista tavoitteista ja arvioidaan kuinka hyvin ja kustannustehokkaasti ne saavutetaan. Hankearvioinnin yhdenmukaisuus var-mistuu parhaiten siten, että Liikennevirastolle annetaan asetuksenanto-oikeus hankearvioiden vähimmäissisällöstä.

Pykälässä 13 § säädetään maanteiden rakentamisen ja kunnossapidon tavoitteista. Pykälä on muutoin hyvin muotoiltu ja huomioi esimerkiksi aluekehittämi-sen. Pykälän kolmas momentti voi silti kuitenkin olla liian rajoittava, kun tarve maantielle tai sen uusimiselle voi satunnaisesti johtua muistakin syistä, kuin lii-kenteen tai maankäytön tarpeista. Esimerkiksi pohjavesien suojaus voi vaatia joissain tilanteissa tien linjaamista uudestaan.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Laissa todetaan ilman poikkeuksia, että maanteiden käyttö on ilmaista. Vaikka tämä on hyvä yleisperiaate, kuitenkin on olemassa tilanteita, joissa olisi perus-teltua kerätä tienkäyttömaksua. Näitä ovat esimerkiksi ruuhkamaksut, joilla voi-daan ohjata liikkumista ja siten tehostaa tieverkon käyttöä ja jotkin erityistä hait-taa tuottavat tavarakuljetukset tai erikoiskuljetukset. Ehdottoman kiellon sijaan laissa olisi parempi määritellä, millä edellytyksillä tienkäyttömaksua voisi periä.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

lausunto.doc

Mäkilä Jukka

Keskuskauppakamari

Lausunto

05.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Keskuskauppakamarin lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta maantielaiksi. Lain nimi aiotaan muuttaa laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Hallituksen esitysluonnos liittyy maakuntauudistuksen muutoksiin liikenteen hallinnossa ja sääntelyssä. Keskuskauppakamari lausuu kauppakamareita ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan seuraavaa.

Yleiset huomiot esityksestä

Lakiesitys on laadittu huolella huomioiden elinkeinoelämän ja alueiden edut ja tavoitteet liikennejärjestelmän yhtenäisyydestä ja liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä. Tästä huolimatta tavoitteiden toimeenpanoon liittyy riskejä (erityisesti keskittämisjärjestelyjen purkaminen), jotka realisoituessaan voivat kasvattaa liikenneasioihin liittyviä hallintokustannuksia ja vähentää liikennejärjestelmän kipeästi vaatimia resursseja. Mikäli liikenteen hallintoon liittyviä mahdollisia riskejä ei hallita alueiden ja Liikenneviraston kiinteällä yhteistyöllä ja liikenteen korjausvelka jatkaa kasvua, esityksen kuvaama tavoitetila ei toteudu.

Keskittämisten purkaminen liittyy kiinteästi poliittiseen päätökseen 18 maakunnan perustamisesta ja maakuntalain linjaukseen tienpidon tehtävien antamisesta maakunnille. Tämä lähtökohta huomioiden lakia on valmisteltu niin, että siinä säilytetään myös nykyjärjestelmän hyviä käytäntöjä. Osittain laki antaa pohjaa jopa nykyistä selvästi suunnitelmallisemmalle ja pitkäjänteisemmälle liikennejärjestelmän kehittämistyölle.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Palvelutaso ja runkoverkot

Esityksessä maanteiden palvelutaso määriteltäisiin valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle,

runkoverkkoon kuulumattomille pääteille sekä muille maanteille. Keskuskauppakamari pitää erittäin tervetulleena esitykseen sisältyvää tieverkon palvelutason määrittelyä. Kauppakamarien yhteisessä liikenneohjelmassa lanseerattujen infrakriteerien tavoitteena on myös ollut kuljetusten kustannustehokkuuden ja ennakoitavuuden edistäminen. Esityksen sisältämä palvelutason määrittely edistää tieverkon yhtenäisyyttä. Nykytilanteessa nekin pääväylät, joissa raskaan liikenteen määrät ovat suuret, ovat palvelutasoltaan epäyhtenäisiä. Keskuskauppakamari pitää erittäin tärkeänä sitä, että maakuntien rajoilla palvelutaso ei muutu. Myös runkoverkon määrittely edistää elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamista ja vientireittien sujuvuutta.

Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että esityksessä palvelutaso määritellään systemaattisesti koko tieverkolle. Palvelutason määrittelytapaa ei käsitelty kuitenkaan esityksessä tarkemmin. Palvelutason määrittelyssä Keskuskauppakamari pitää hyvänä mallina esimerkiksi Uudenmaan ELY-keskuksen palvelutasoselvitystä, jossa alueen tieverkon palvelutasoa (esim. kuljetusten kustannustehokkuutta, matka-aikaa, turvallisuutta) arvioitiin systemaattisesti selkeillä indikaattoreilla kuten nopeusrajoitusten vaihtelulla, painorajoitettujen siltojen osuudella, liikennevalo- ja kiertoliittymien määrällä, tien kaarteisuudella tai väylän kunnolla. Myös Liikenneviraston valtakunnallinen palvelutasoselvitys antaa arvokasta pohjaa laadintatyölle.

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Keskuskauppakamari kannattaa uuteen 1 a lukuun esitettyä liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta, jossa huomioidaan muun muassa palvelutaso, liikenneturvallisuus, eri liikennemuotojen yhteen toimivuus ja tietoliikenneyhteydet. Liikennejärjestelmäsuunnittelu voisi periaatteessa olla omana erillisenä lakina, koska sääntely kattaa kaikki liikennemuodot, ei pelkästään tieliikennettä. Systemaattisen ja eri tasoilla tapahtuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun kirjaaminen lakiin on joka tapauksessa hyvä uudistus. Suunnitelmallisuus edistää myös mahdollisuuksia vähentää liikenteen suurta korjausvelkaa.

Liikenteen pitkän aikavälin suunnitelma.

Ehdotuksessa liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin, 10-12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma hyväksyttäisiin eduskunnan päätöksellä ja annettaisiin eduskunnan tiedoksi. Keskuskauppakamari pitää ehdottoman kannatettavana ja elinkeinoelämän etujen

mukaisena, että liikennejärjestelmää kehitetään pitkäjänteisesti yli hallituskausien. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Liikennevirasto olisi mukana laadinnassa. Keskuskauppakamari ja kauppakamarit ovat myös käytettävissä suunnitelmien laadinnassa ja työryhmissä.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on käsitelty kommenteissa lukuun 1 b (tienpidon ja liikenteen suunnitelma).

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Yhteistoiminta-alueet ja tienpidon sopimus.

Ehdotuksessa säädetään tienpidon yhteistoiminta-alueista ja vastuumaakunnista. Ehdotuksen mukaan yhteistoiminta-alueita voisi olla enintään yhdeksän.

Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että myös jatkossa maakunnat tekevät yhteistyötä / toimintojen keskittämistä tarkoituksenmukaisissa tehtäväkokonaisuuksissa. Nykyisin esimerkiksi tienpidon hankinnat on keskitetty neljään ELY-keskukseen, millä on satu aikaan merkittäviä kustannussäästöjä. Keskittämisjärjestelyjen purkaminen voi kasvattaa liikenneasioihin liittyviä hallintokustannuksia. Tästä syystä järjestelmämuutokseen on valmistauduttava huolella.

Keskuskauppakamari viittaa ELY-keskusten liikennevastuualueen johtajien keväällä annettuun kommenttikoosteeseen, jossa esiteltiin yhteistoimintaan kahta mallia: vastuumaakuntiin perustuvaa mallia ja palvelukeskuksiin perustuvaa mallia. Liikennevastuualueiden johtajat näkivät molemmissa etuja. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että molempien mallien edut ja ongelmat selvitellään jatkotyössä. Samalla on syytä ottaa huomioon, että laki voi näyttäytyä erilaisena niin kutsuttujen vastuumaakuntien ja muiden maakuntien välillä. Ehdotettuja yhteistoiminta-alueita koskevaa kohtaa on kuitenkin syytä käsitellä tarkemmin myös siksi, että mallin pitää antaa liikkumavaraa myös maakunnille ja mahdollistaa ketterän yhteistyön esimerkiksi tietyn liikennehankkeen yhteydessä. Liikennesektorin norminpurun hengessä on syytä huolehtia myös siitä, että sopimusjärjestelyistä ei synny turhaa byrokratiaa.

Tienpidon rahoitus.

Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että tienpidon rahoitus on korvamerkittyä erillisrahoitusta, jotta esimerkiksi sosiaali- ja terveyskulut eivät syö tienpidon rahoitusta. Lakiesityksestä jää kuitenkin epäselväksi se, miten varmistetaan se, että riittävä palvelutaso turvataan tieverkon eri osissa.

Ehdotuksessa tienpidon rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Tieverkon ja liikenteen ominaisuuksilla tarkoitetaan esimerkiksi tieverkon pituutta, liikennemäärää sekä teiden ja siltojen kunnossapito. Keskuskauppakamari pitää esitystä lähtökohtaisesti kannatettavana, vaikka rahojen määräytymisen prosessia käsittelevää kohtaa olisi syytä tarkentaa. Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että esityksessä Liikennevirasto varaa itselleen varoja muun muassa äkillisiin korjaustarpeiseen, koska esimerkiksi vuosittain vaihtelevat vesi- ja lumimäärät voivat vaikuttaa suurestikin äkillisiin korjaustarpeisiin.

Tienpidon ja liikenteen suunnitelma (valtuustokausittain).

Esityksessä ehdotetaan lakiin kirjattavaksi maakuntakohtainen tienpidon ja liikenteen nelivuotinen suunnitelma.  Keskuskauppakamarin mukaan ehdotus valtuustokausittain päivitettävästä nelivuotisestä suunnitelmasta on periaatteessa kannatettava. Neljän vuoden aikajänne helpottaa suunnittelua ja antaa mahdollisuuksia esimerkiksi hankintojen järjestämiseen uudella tavalla. Keskuskauppakamari pitää kuitenkin tärkeänä, että liikennejärjestelmätyössä on jatkuvuutta myös suunnitelmien välillä. Samoin on tärkeää, että alueellinen tienpidon ja liikenteen suunnitelma osaltaan edistää valtakunnan liikennejärjestelmän yhtenäisyyttä. Tässä yhteistyö Liikenneviraston kanssa on tärkeää.

Keskuskauppakamarin mukaan on tärkeää, että elinkeinoelämän näkökannat ja paikallistuntemus huomioidaan suunnitelmien laadinnassa. Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että mahdollisesti perustettavilla yhteistyöryhmillä on aito mahdollisuus vaikuttaa päätöksentekoon. Alueensa elinkeinoelämän tuntevat kauppakamarit ovat käytettävissä yhteistyötyöryhmissä.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Keskuskauppakamarilla ei ole kommentteja lukuun.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Lain voimaantuloa on tarkistettava maakuntauudistuksen uuden aikataulun mukaisesti.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Keskuskauppakamarilla ei ole kommentteja lukuihin.

**Muut huomiot**

Kaikessa liikenneinfrastruktuurin ja liikennejärjestelmän kehittämisessä tulisi olla lakiin kirjattuna johtavana periaatteena Suomen ja sen alueiden kilpailukyky, vaikutus läsnäoloon maailman markkinassa ja saavutettavuus maailmalta. Tämä korostaisi liikenteen oikean merkityksen ja vaikutusten tunnistamista ja toteuttamista liikennepoliittisessa päätöksenteossa Suomessa.

Saario Kaisa
Keskuskauppakamari

Joensuun kaupunki

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Joensuun kaupungin mielestä hallituksen esitys maantielain muuttamisesta mahdollistaa maakuntauudistuksen täytäntöön panemisen maakuntalakiin sisältyvien liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävänalojen osalta. Maakunnille siirtyvät tehtävät ja tienpidon rahoituksen jako hallituksen esityksen mukaan antavat maakunnille aidot toimintamahdollisuudet. Tosin hallitukseen esitykseen sisältyy useita kohtia, jotka vaativat hyvin yksityiskohtaista sopimusta liikenneviraston ja maakuntien välillä sekä myös maakuntien kesken. Tällaisia sopimuksella sovittavia asioita ovat hallituksen esityksessä esimerkiksi liikennejärjestelmätyöhön ja tienpitotehtäviin liittyvät asiat. Käytännön toiminnan onnistumiseksi on sopimusvalmistelu tehtävä huolella ja varmistuttava, ettei sopimuksella heikennetä yksittäisen maakunnan toimintamahdollisuuksia tai luoda epäselviä toimivaltaan ja vastuisiin liittyviä malleja.

Hallituksen esitykseen sisältyy käsitteistön uusiminen vastaamaan sitä tehtäväjakoa, jota tienpitoon liittyvien tehtävien siirtyminen maakuntiin edellyttäisi. Myös teiden kunnossapidon käsitteet muokattaisiin vastaamaan yhdyskuntatekniikan alan toiveita. Tämä mahdollistaa sen, että liikennevirastossa, maakunnissa ja kunnissa käytettäisiin yhtenäistä nimikkeistöä. Joensuun kaupunki pitää hyvänä, että käsitteistö saadaan lopultakin yhtenäiseksi, koska nykyisin kunnissa ja liikennevirastossa käytettävien nimikkeistöjen erilaisuus aiheuttaa usein sekaannuksia.

Hallituksen esityksen mukaan osana maanteiden luokittelua määriteltäisiin valtakunnallisesti merkittävä runkoverkko, jolle määriteltäisiin erikseen myös palvelutaso. Tällä pyrittäisiin turvaamaan yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Tämän hetkisten suunnitelmien mukaan osa maakunnista ja myös maakuntakeskuksista jäisi kokonaan maanteiden runkoverkon ulkopuolelle, mikä voi tarkoittaa näiden maakuntien liikenteen palvelutason ja myös saavutettavuuden heikentymistä. Nämä heikennykset vaikuttavat väistämättä alueiden elinvoimaan ja kilpailukykyyn, mitä ei voida pitää hyväksyttävänä. Joensuun kaupungin mielestä runkoverkon tulee ulottua kaikkiin maakuntiin ja mahdollistaa näin myös maakuntakeskusten elinvoima ja kilpailukyky saavutettavuuden näkökulmasta.

Hallituksen esityksessä on liikennejärjestelmäsuunnittelun asemaa vahvistettu merkittävästi. Tämä on erittäin hyvä asia, sillä liikennejärjestelmäsuunnittelu on keskeinen työkalu esimerkiksi eri liikennemuotojen yhteensovittamiselle, toimivien matkaketjujen kehittämiselle ja liikenteen ympäristövaikutusten sekä energiatehokuuden hallitsemiselle. Hallituksen esityksessä on määritelty valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen ja niihin liittyvät menettelyt. Näiden keskinäinen suhde on määritelty hyvin, koska eri suunnitelmien laatimiseen ja kuulemiseen liittyvät menettelyt tukevat toisiaan ja myös kuntien rooli on tunnistettu kuulemisiin liittyen. Tässä laissa ei kuitenkaan säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta, mitä Joensuun kaupunki pitää puutteena. Hallituksen esityksessä todetaan, että kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan myös hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja. Kaupunkiseutujen aktiivinen ja eri tasojen kanssa yhteen sovitettu liikennejärjestelmäsuunnittelu on erittäin merkittävässä roolissa kattavan, tehokkaan ja toimivan liikennejärjestelmän aikaan saamiseksi koko maahan, koska niin henkilö- kuin tavaraliikenteestä suurin osa muodostuu kaupunkiseutujen liikenteestä ja tarpeista.  Tämän vuoksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu olisi hyvä sisällyttää hallituksen esitykseen.

Hallituksen esityksessä on määritelty, että maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Joensuun kaupungin näkemyksen mukaan tämä ylimaakunnallinen yhteistyö on tärkeää esimerkiksi liikennejärjestelmätyössä ja maakuntien rajat ylittävien maanteiden kunnossapidon yhtenäisen laatutason varmistamisessa sekä resurssien tehokkaan käytön takia. Sopimusvaiheessa tulee kuitenkin varmistaa, että jokainen maakunta pystyy vastaamaan maakunnalle määritellyistä tehtävistä.

Hallituksen esityksen mukaan tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Esityksen mukaan tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Joensuun kaupunki katsoo, että sopimuksessa tulee olla aina myös maakuntakohtaiset osiot, jolla varmistetaan, että maakunta pystyy aidosti vastaamaan oman maakuntansa tienpidon rahoituksen suunnittelusta ja että maakuntakohtakohtaisesti laskettu rahoitus kohdentuu tasapuolisesti kullekin maakunnalle.

Hallituksen esityksen mukaan jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma, joka valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee. Joensuun kaupunki pitää erittäin hyvänä, että maakunta päättää aluettaan koskevasta suunnitelmasta. Kaupungin mielestä on tärkeä, että jokainen maakunta pystyy valmistelemaan suunnitelmaa täysipainoisesti, mikä on määriteltävä selkeästi myös maakuntien väliseen yhteistyösopimukseen.

Joensuun kaupungin käsityksen mukaan hallituksen esitykseen sisältyvät maantien suunnittelua koskevat osiot on määritelty niin prosessiin kuin sisältöihin liittyviltä osin tarkoituksenmukaisesti. Erityisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman roolin esille nostaminen ja hankearviointia koskevien säännösten kirjaaminen esitykseen ovat selviä parannuksia aiempaan lainsäädäntöön verrattuna.

Hallituksen esityksen 34 §:ssä annetaan tienpidon yhteistyöalueelle mahdollisuus päättää, että osa määrätystä maantiehen kuuluvasta jalkakäytävästä tai pyörätiestä pidetään kunnossa ilman liukkauden torjuntaa. Joensuun kaupungin mielestä tämä kirjaus voi heikentää ns. viisaan liikkumisen ja liikenteen hiilineutraaliuteen liittyvien tavoitteiden toteutumista. Joensuun kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että turvallinen jalankulku ja pyöräily mahdollistetaan myös talvikaudella ja tämä edellyttää väyliltä myös riittävää liukkaudentorjuntaa. Kyseistä hallituksen esityksen kohtaa tulisikin vielä täsmentää siten, että liukkauden torjunnan poistaminen edellyttää lähellä olevaa turvallista jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä, jota voidaan käyttää korvaavana yhteytenä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Himanka Marjo-Riitta
Joensuun kaupunki - Joensuun kaupunginhallitus 4.9.2017 § 341

Pyöräliitto ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Näemme Maantielain uudistuminen Laiksi liikennejärjestelmistä ja maanteistä pääsääntöisesti hyvänä asiana. Suomessa on tarve laajentaa liikennejärjestelmien suunnittelua ja tehdä sitä yhä määrätietoisemmin. Ainoastaan näin liikennejärjestelmäsuunnittelu vaikuttaa kaavoituksen eri tasoilla sekä väyläverkon rakentamisessa.

Lain uudistuksessa on hyvä muistaa, että moottoriajoneuvoliikenteen vähentäminen ja pyöräilyn lisääminen vähentää tieverkkoon kohdistuvaa rasitusta ja liikenteen päästöjä. Ilmastonmuutos on otettava vakavasti myös tämän lain uudistuksessa. Sen vuoksi mm. Maksujen periminen teiden käyttäjiltä tulee sallia.

PYÖRÄLIIKENTEEN NYKYTILANNE MAANTEILLÄ

Lain nykytilan kuvauksesta puuttuu täysin pyöräliikenteen ja kävelyn nykytilan kuvaus.

Maantienlain §1:ssä määritellään, että yksi lain tavoitteista on “varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso”. Pyöräliikenteen kohdalla tämä ei toteudu: väylien laatu vaihtelee suuresti erityisesti tienpitäjän vaihtuessa, mutta myös eri puolella Suomea. Myös eri ELY:jen välillä on suuria eroja väylien toteutuksen, ylläpidossa sekä kunnossapidon laadussa.

Erityisen silmiinpistäviä ovat laatutason erot vieressä kulkeviin ajoratoihin: ajoradan korkeuserot on saatu olemattomiksi samalla kun pyöräilijä polkee kallioita ja kukkuloita ylös ja alas. Tämä on merkittävä tekijä pyöräilyn suosion kannalta: mitä vaivattomampaa, helpompaa ja mukavampaa pyöräily on, sitä useampi ryhtyy pyöräilemään.

Korkeuserojen lisäksi päällysteen laadussa on hyvin suuria eroja ajoradan ja pyörätien välillä: maanteitä päällystäessä on tavallista jättää viereinen huonokuntoinen pyörätie päällystämättä. Toisaalta jos pyöräteiden pohjatyöt tehdään kunnolla, saadaan pyöräteiden päällystysväli varsin pitkäksikin - jos väylän pintaa ei tuhota putki- ja kaapelitöissä.

Samat erot on nähtävissä kunnossapidossa. Kunnossapitoalueen rajoilla muutokset voivat olla talvella erittäin suuria: puhtaalta asfaltilta saatetaan siirtyä jäätyneelle ja urautuneelle pinnalle, vaikka kyseessä on käyttäjän silmissä sama väylä. Tämänkaltaisilla laatuvaihteluilla on suuri merkitys pyöräilyn houkuttelevuudessa. Oulun ja Joensuun seuduilla talvikunnossapito toimii niin kaupungin kuin ELY:jenkin alueelle ja sen vuoksi noin puolet pyöräilijöistä polkeekin molemmissa kaupungeissa läpi vuoden.

Kaikkialla ei ole - eikä tarvita pyöräteitä. Mutta pyöräliikenne tulisi aina huomioida maanteiden suunnittelussa, rakentamisessa, kunnossa- ja ylläpidossa. Alemman tieverkon teillä tärkeää on moottoriajoneuvojen nopeuksien hillintä. Suuremmilla teillä pyöräliikenne tulisi huomioida pientareiden leveyksissä, tärinäraitojen toteutuksessa ja uudelleen päällystyksen yhteydessä. Harmittavan usein uuden asfalttikerroksen reuna kulkee pientareella tehden sillä pyöräilystä erittäin hankalaa.

Pyöräteiltä puuttuu myös täysin valtakunnallinen ajantasainen liikennetieto. Pyöräteiden liikennettä mitataan erityisesti kaupungeissa jo kohtalaisen paljon, mutta tätä tietoa ei ole koottu yhteen. Tämä merkittävä puute arvioitaessa liikenteen muutoksia.

Henkilöliikennetutkimuksen ilmestymisväli on tähän käyttöön aivan liian harva: Edellinen tutkimus on ilmestynyt 2012 ja seuraava ilmestyy 2018. Kuuden vuoden aikana Suomen pyöräteille ovat tulleet sähkö- ja tavarapyörät, pyöräliikenteen suunnittelu on uudistunut monin paikoin täysin ja matkaketjujen toteutukseen on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Mutta meillä ei edelleenkään ole valtakunnallista tietoa pyöräliikenteen tilasta.

Toisaalta henkilöliikennetutkimus kertoo vain pääkulkutavasta ja jättää huomioimatta liityntäliikenteen, joka on merkittävä osuus pyöräliikenteestä. Sen vuoksi liikennetilanteen seurantaa pyöräteiden osalta on kehitettävä.

Tieverkon käyttäjille tarjottavassa tiedossa on huomioitava erilaiset ajoneuvot ja väylät. Maantien ja sen vierellä kulkevan pyörätien olosuhde-erot voivat olla merkittävät: Hollantilaisten tutkimusten mukaan pyörätie voi olla jopa kaksi astetta kylmempi kuin viereinen ajorata. Tämän vuoksi pyöräliikenteelle on tarjottava omaa kelitietoa, joka myös helpottaa kunnossapitoa.

## ESITYKSEN VAIKUTTAVUUSARVIOINTI ON PUUTTEELLINEN

Toivoisimme, että Liikenne- ja viestintäministeriö tekisi parempia tasa-arvoselvityksiä kuin “Lakiehdotuksella ei ole vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon” ilman minkäänlaisia perusteluita. Tieliikennelain uudistuksessa selvitys oli yhtä laaduton. Toivoisimme, että ministeriössä huomioitaisiin paremmin eri liikennemuotojen käyttäjäryhmät ja sitä kautta tulevat tasa-arvovaikutukset - myös sukupuolta laajemmassa kontekstissa. Moottoriajoneuvoliikenteen lisääntyminen ja erityisesti nopeuksien kasvaminen heikentää esimerkiksi lasten ja vanhusten turvallisuutta. Jos lainsäädännön keinoin voidaan parantaa kävely- ja pyöräily-ympäristöä, niin se parantaa erityisesti lasten, vanhusten ja naisten tasa-arvoa liikenteessä ja mahdollisuuksia vapaaseen liikkumiseen. Toisaalta iso osa liikenteessä menehtyvistä on miehiä: miten tähän ongelmaan voitaisiin tarttua LVM:n käytössä olevilla keinoilla paremmin?

## PYÖRÄLIIKENTEEN VALTAKUNNALLINEN RUNKOVERKKO MÄÄRITELTÄVÄ

Suomeen on määriteltävä pyöräliikenteen runkoverkko, joka palvelee taajamien välistä liikennettä. Tämä verkko on selkeästi osoitettava maakuntien vastuulle. Verkon määrittely on tehtävä osana valtakunnallista liikennejärjestelmätyötä yhteistyössä maakuntien, kuntien ja käyttäjien kanssa. Runkoverkko palvelee työssäkäymistä, matkailua ja virkistystä. Osin se voi palvella vain jotakin edellä mainituista asioista.

Käsittelyssä olevan lain tulisi ohjata pyöräliikenteen runkoverkon suunnitteluun ja toteutukseen. Lain tulee ottaa kantaa kenen vastuulle verkko kuuluu. Onko se muiden maanteiden lailla maakuntien?

PALVELUTASON EROT PYÖRÄTEILLÄ HUOMIOITAVA

Pyörätiellä ja sen vieressä kulkevalla maantiellä voi olla hyvin erilainen rooli liikennejärjestelmässä. Monien entisten valtateiden - nykyisten rinnakkaisteiden - rinnalla kulkee pyörätie, joka on pyöräliikenteen pääreitti. Palvelutason määrittely pitääkin tehdä erikseen ajoradalle ja sen rinnalla kulkevalle pyörätielle. Pyörätie voi kulkea myös täysin erillään muusta maantiestä esimerkiksi rautatien yhteydessä.

NYKYISTÄ TOIMIVAA LIIKKUMISEN OHJAUKSEN VALTIOAPUA EI TULE VAARANTAA

Lain lausuntovaiheessa on vielä epäselvää miten liikkumisen ohjauksen valtionapu jatkossa toteutetaan. Pyöräliiton kantana on, ettei maakuntauudistuksessa saa vaarantaa hyvin toimivaa valtionapujärjestelmää. Näemme, että valtionavun myöntäminen tulisi jatkossakin tehdä Liikennevirastossa. Rahoituksen jakautuminen maakuntiin tai niiden yhteistoimintalueille vaarantaa Liikennevirastoon kertyneen osaamisen.

Liikkumisen ohjauksen rahoitusta ei tulisi sisällyttää myöskään maakunnille myönnettävään yleisrahoitukseen. Tämä vaarantaa koko rahoituksen ja johtaa helposti siihen, että rahoitus käytetään muuhun kuin liikkumisen ohjaukseen.

MAAKUNNILLE ON ANNETTAVA SELKEÄMMIN VALTAA

Pyöräliitto näkee, että teiden suunnittelun ja toteutuksen valtaa tulisi antaa enemmän maakunnille. Lakiehdotuksessa valta maanteistä jää hyvin vahvasti Liikennevirastolle, jonka toiveiden toteuttajana maakunta toimii. Näemme tärkeänä, että alueidensa parhaiten tuntevat maakunnat olisivat suuremmassa vastuussa tieverkosta. Ne pystyvät helposti arvottamaan alueidensa hankkeita ja määrittelemään mikä on oleellista.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

§1 Lain tarkoitus

Lakiehdotuksessa lain tarkoitukseksi määritellään “ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävää kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä

osana liikennejärjestelmää, varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso sekä turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.”

Tarkoituksesta puuttuu pyöräliikenteen runkoverkon edistäminen. Vaihtoehtoisesti tämä voidaan korjata §4:ssä (Maantiet), jossa asia pitää selkeästi ilmaista. Ehdotetussa muodossa jää epäselväksi erityisesti pyöräliikenteen runkoverkkoon kuuluvat, mutta maanteistä erilleen tehtyjen pyöräteiden rooli. Näitä ovat mm. ratojen, rinnakkaisteiden ja maisemallisesti tärkeiden paikkojen yhteyteen tehdyt pyörätiet. On hyvä myös huomata, että pyöräliikenteen runkoverkon osa voi kulkea maantiellä - erityisesti alemman tason tieverkolla.

Lain tarkoituksiin tulisi lisätä myös kansanterveyden parantaminen. Lain tulisi tukea kansalaisten fyysistä aktiivisuutta ja varmistaa liikenneonnettomuuksista johtuvien kustannusten pienentyminen. Tämä ohjaisi väylien rakentajia huomioimaan pyöräliikenteen ja kävelyn entistä paremmin.

§12 Maantiekäytön maksullisuus

Ehdotamme tämän pykälän muuttamista niin, että maanteiltä voidaan kerätä ruuhkamaksuja. Ruuhkamaksut ovat yksi tehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä ja väylien kulumista. Yksi este ruuhkamaksuille on ollut lainsäädäntö. Nyt olisi mahdollista muuttaa se niin, että maksuja voidaan periä vilkkaimmin liikennöidyllä tieverkolla.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

§15 G Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja

Asian selventämiseksi tulisi tähän kohtaan lisätä velvoite tuottaa tietoa myös pyörätieverkostosta. Pyöräliitto on huolissaan siitä, että moni lakia lukeva ei ymmärrä maanteiden sisältävän myös pyörätieverkkoa. Asian selkeyttämiseksi olisi pyörätieverkko hyvä mainita tässä pykälässä.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

§15 M Tienpidon ja liikenteen suunnitelma

Pyöräliitto näkee, tienpidon ja liikenteen suunnittelussa on näkemyksiä kysyttävä teiden käyttäjiltä ja muilta asianosaisilta. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma on niin merkittävä liikenneympäristön näkökulmasta, ettei se voi jäädä pelkäksi viranomaisdokumentiksi, vaan sen valmistelun on oltava avointa ja siihen on otettava eri tahot mukaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

§15 T Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet

Pyöräliikenteen runkoverkon suunnitteluperusteista päätösvalta kuuluisi olla tienpitäjällä ja muiden pyöräteiden  suunnitteluperusteista tulisi päättää tienpidon yhteistyöalueella.

§15 U Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen

Suunnitteluperusteiden valmisteluun ei lain mukaan tarvitsisi ottaa mukaan tien käyttäjiä ja muita yhteistyötahoja. Näemme tämän ongelmana, joka on lain jatkovalmistelussa korjattava: suunnitteluperusteiden valmistelun on oltava avointa ja siihen on otettava mukaan muutkin sidosryhmät kuin viranomaiset.

§32 A Radat tien suunnittelussa

Jos osa pyörätien runkoverkosta kulkee ratojen huoltoteillä, niin missä näiden rakentamisesta määritellään jatkossa? Käsityksemme mukaan yksi ongelma pyöräteiden rakentamisessa ratojen yhteyteen on ollut se, ettei se ole lakiteknisistä ja muista syistä nähty mahdollisena. Voisiko rata-alueella sijaitsevien pyöräteiden suunnittelu ja toteutus mennä jatkossa Lain liikennejärjestelmistä ja maanteistä mukaan? Tai ainakin sitä soveltaen jos kyseessä on pyöräliikenteen runkoverkkoon kuuluva osuus.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

§44 ja §45 Suoja- ja näkemäalueet

Suoja- ja näkemäalueet voivat olla pienempiä pyöräteiden runkoverkolla. Tämän voisi mainita laissakin.

§108 Kuuluttaminen

Kuuluttaminen tulisi määrittää tapahtuvaksi lehden lisäksi myös yleisessä tietoverkossa kyseisen viranomaisen sivuilla. Tämä helpottaa kuulutuksen löytämistä.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Pyöräliitto lausunto maantielaista LVM_1770_03_2016 (1).pdf

Koistinen Matti
Pyöräliitto ry

Posti Oy

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Kannatamme 42 §:n 5 momentin lisäystä. Ehdotamme, että 42 §:n 3 momentin osalta myös ilmoitusmenettelystä luovuttaisiin, kun kyse on postilaissa tarkoitetuista laitteista tai vähäisistä rakennelmista. Tarkemmat huomiot liitteenä olevassa lausunnossa.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Postin lausunto maantielain muuttamisesta 4.9.2017 (ID 9914).pdf

Rokkanen Päivi
Posti Oy

Suomen Satamat ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Suomen viennin ja tuonnin kuljetuksista yli 80 % kuljetetaan satamien kautta meri- ja vesiteitse. Satamat kehittävät palvelutoimintaansa ylläpitämällä ja rakentamalla satamainfrastruktuuria, johon kuuluvat olennaisilta osin vesiväylien kehittämisen ja kunnossapidon ohella satamien ns. takamaayhteyksien kehittäminen (maantie- ja raideyhteydet). Satamayhtiöt ovat tässä katsannossa infrastruktuuri-investoijia kuten valtio ja kunnat sekä uudistuksen myötä myös maakunnat tai niiden liittymät.

Suomessa toimii hajautettu satamaverkko, jossa satamayhtiöt kilpailevat valtakunnallisista (ja kansainvälisistä) kuljetuksista. Satamien kautta kulkevasta Suomen tavaraliikenteestä 90 % kuljetetaan 12 suurimman sataman kautta. On lisäksi todettava, että suuruusluokaltaan vähintäänkin 20-25 sataman teollinen asiakaskunta on alueellista (maakunnallista) vaikuttavuutta laajempi ja siten toiminnallinen markkina ulottuu laajempaan alueelliseen ja/tai valtakunnalliseen kokonaisuuteen. Lisäksi yksittäiseen kuljetusmuotoon erikoistunut pienikin satama voi omata kansainvälisen asiakaskunnan ja laajan markkina-alueen.

Satamayhtiöt vastaavat omistamansa ja hallinnoimansa infrastruktuurin investoinneista ja vastaavasti valtio vastaa omalta osaltaan omistamiensa ja hallinnoimiensa vesiväylien ja maantieväylien investoinneista. Tämä selkeä työnjako ja kustannusten jakoperiaate on ollut vallitseva käytäntö aivan näihin päiviin asti. Kunnat vastaavat omalta osaltaan kaupunkialueen maantieinfran kehittämisestä, ja ovat toimineet keskeisenä yhteistyökumppanina satamien lähi-infran kehittämisessä.

Satamilla on pitkäaikainen kokemus usean liikennemuodon yhdistämisestä ja suunnittelu- ja valmisteluprosesseista, joissa kaikki liikennemuodot tulisi huomioida yhtäaikaisesti. Lähtökohta kaikki liikennemuodot yhdistävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta on tervetullut.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Satamissa kohtaavat kaikki liikennemuodot, ja infrastruktuurin eri omistajuudet ja rahoitusvastuut. Satamien toiminnan sujuvuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikenneverkoston suunnittelu, ohjaus, koordinointi ja toteuttaminen sekä resurssointi on toteutettu siten, että keskeisten tavaraliikenteen väylien palvelutasot turvataan valtakunnallisesti.

Suomen Satamaliitto pitää erittäin hyvänä, että lakiin kirjataan liikennejärjestelmänäkökulma, mikä on puuttunut niin muodollisesti kuin käytännössä. Strategisen suunnittelun työkalupakin täydentyminen on kannatettavaa: uusi virallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (LVM) tulisi valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (YM) ja (valmisteilla olevaan lakiluonnokseen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sisältyvään) aluekehityspäätösten (TEM) rinnalle.

Elinkeinoelämän ja teollisuuden toiminnan edellytyksenä ovat pitkäjänteisesti suunnitellut ja ennustettavasti toteutetut väyläinvestoinnit ja väylien ylläpito. Esityksessä esitetään liikennejärjestelmän suunnittelussa siirtymistä 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelmaan. Esitys on kannatettava.

Maantielain esityskokonaisuus takaa alueiden kehittämiselle työkalut, joilla alueiden omia kehitysstrategioita ja liikenteen alueellisia erityispiirteitä voidaan toteuttaa. Esitys uudeksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi on usean eritason päätöksenteon yhdistävä kokonaisuus, joka sisältää määräysten, sopimusten, informaatio-ohjauksen ja yhteistyön elementit. Tärkeää on saavuttaa prosessi, jossa eri toimijoiden vastuut ovat selkeät ja liikennejärjestelmän suunnitteluperusteet onnistutaan toteuttamaan yhtenäisesti eri maakuntien alueilla. Normityökaluja on pakottavista määräyksistä (esim. turvallisuuskysymykset) ns. pehmeisiin ohjauskeinoihin sekä tasaväkiseen yhteistyöhön.

Virkamiesvalmisteluna valmisteltu maantielain muutosluonnos on onnistunut päätavoitteissa, ja on pääpiirteiltään kannatettava. Esityksen tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella Suomea. Kokonaissuunnittelun tulee kuitenkin kattaa kaikki liikennemuodot (maanteiden sekä raide- ja vesiväylien suunnittelu).

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Maantieverkon omistajuutta ei ole esityksen mukaan tarkoitus siirtää maakuntauudistuksessa. Tarkoitus on säilyttää valtiolla maantieverkon omistajuus ja tienpitäjän vastuu maantieverkosta. Tämä peruslähtökohta on perusteltu ja kannatettava.

Suomen hajautetun satamaverkon toimivuuden ja kehittämisen näkökulmasta on tärkeää, että rahdinantajien, kuljetusten järjestäjien toiminnan edellytykset turvataan maanteiden valtakunnallisesti yhtenäisellä palvelutasolla. Lisäksi omistajuuden ja rahoituksen jäntevä yhteys tulee uudistuksessa säilyttää.

Valmistelussa olevaan esitykseen kaivataan paikka paikoin täydentävää informaatiota, kuinka raide- ja vesiväylien osalta toimitaan. Tekstistä ei käy ilmi, ottaisivatko maakunnan suunnitelmat huomioon tieliikenteen ohella raide- ja vesiväylätarpeita.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Maanteiden luokittelu säilytettäisiin pääosin entisellään. Uutena laissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Runkoverkon väylien palvelutaso määriteltäisiin varmistamaan tasalaatuinen palvelutaso pitkämatkaiselle liikenteelle. Muutosta tukee rajallisten julkisten resurssien käytön ja kohdentamisen tehostaminen, mutta runkoverkon määrittäminen ei saa johtaa verkkoon kuulumattomien pääteiden kehittämisen ja korjaamisen laiminlyönti.

Raideväylien sekä vesiväylien kehittäminen ja kunnossapito on perusteltua jatkossakin säilyttää valtakunnallisesti hoidettuna, keskitettynä kokonaisuutena.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamat ry

Pirkanmaan ELY-keskus

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Tämä on kaikkien ELY-keskusten yhteinen lausunto.

Esityksen mukaan yleistä liikennettä palvelevien maanteiden omistus ja rahoitus jää valtiolle. Tämä on oikea ratkaisu maanteiden omistukselle ja rahoitukselle.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällyttäminen lakiin sekä siihen liittyvä 10 - 12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma ovat tarpeellisia uudistuksia. Tämän lisäksi lakiin olisi syytä kirjata maakunnille ja valtiolle velvollisuus edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutumista.

Lisäksi maakuntakohtainen tienpidon ja liikenteen suunnitelma on tarpeellinen ja onnistuessaan voi tukea maakuntien itsehallintoa sekä tuoda suunnitteluun pitkäjänteisyyttä. Vielä parempi olisi se, jos suunnitelmassa voitaisiin käsitellä kaikkia liikennemuotoja, silloin suunnitelma voisi olla maakunnan väylänpidon ja liikenteen suunnitelma.

Maakuntien itsehallinto on tärkeä tavoite ja sen toteutuminen tulee varmistaa. Maakuntien ja sen toimijoiden (asukaat, yritykset jne.) pitää voida aidosti vaikuttaa maakunnan ja sen elinvoimaisuuden kehittämiseen. Muun muassa seuraavat maakunnille siirtyviksi esitettävät tehtävät lisäisivät tätä vaikuttamismahdollisuutta:

– maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelu

– henkilöliikenteen suunnittelu ja järjestäminen

– liikennepalveluiden kehittäminen ja järjestäminen

– poikkihallinnollisen liikenneturvallisuustyön edistäminen

– yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevia valtionavustustehtävät

Muutoksen suurimmat haasteet liittyvät tarvittavien resurssien varmistamiseen sekä tie- ja liikennetehtävien osaamisen säilyttämiseen.

Lakiesityksessä ei ole tunnistettu riittävästi muuttuvasta työnjaosta uusille maakunnille aiheutuvia resurssi- ja osaamishaasteita. Sen sijaan todetaan mm. sivuilla 20, 32, 33, 34 ja 35 resurssitarpeiden kasvavan Liikennevirastossa.

Lakiesityksissä kuvattu tienpidon ja liikenteen tehtävien siirto perustettaviin uusiin maakuntiin näyttäisi lisäävän työmääriä verrattuna nykytilanteeseen. Jokaiselle 18 maakunnalle siirtyvien liikennetehtävien osalta lähtötilanne vaihtelee maakunnittain.

Tienpidon tehtävien järjestämiseksi tarvittava sopimusmenettely näyttäisi aiheuttavan lisäresurssitarpeita maakunnissa ja/tai niiden yhteistyöalueella:

– maakunnat sopivat tienpidon tehtävien hoitamisen yhteistyöstä

– maakuntien yhteistyöalueet sopivat tienpidon tehtävistä maantiet omista-van ja maanteiden tienpidon rahoittavan valtion kanssa

– jos sopimuksiin ei päästä, valtio tarvittaessa määrää

– tienpidon rahoitus suunnitellaan ja käytetään entisen 9 alueen jaon sijaan 18 jaolla, mikä voi johtaa nykyistä epätarkoituksenmukaisempiin hankintojen kokoihin.

Lisäksi on mahdollinen riski, että tie- ja liikennetehtävien osaamisen säilymisen ja kehittymisen varmistamiseksi tarvitaan jatkossakin jatkuvaa ja kiinteää yhteistyötä yhteisissä verkostoissa sekä yhteisiä koulutuksia.

Valmisteilla oleva liikennehallinnon virastouudistus (tavoiteaikataulu 1.1.2019) tuo lisää haasteita maantielaille. Toimivan maakuntayhteistyön näkökulmasta Liikenneviraston tulisi olla edelleen vahva asiantuntijaorganisaatio, joka käy vuoropuhelua alueiden ja niiden maankäytön suunnittelun kanssa ja yhteensovittaa liikenteen valtakunnallista näkemystä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikenneviraston olisi osallistuttava sen valmisteluun (s. 47 -49, §:t 15 c, d ja e). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä ja kannatettava asia.

Jokaisen maakunnan liikenneviranomainen vastaisi maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitteluprosessista. Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehtäisiin siten valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai ylimaakunnallisesti sekä kaupunkiseuduilla (s. 47 - 49, §:t 15 c, d ja e). Eräillä kaupunkiseuduilla laaditaan ylikunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia. Lakiesityksessä tulisi määritellä tarkemmin maakunnallisen ja kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmien välistä suhdetta. Toivottavaa olisi, että suuria sisällöllisiä eroja ei olisi näiden kahden suunnitelman välillä.

Pääteiden yhtenäisyyden kannalta pidetään tärkeänä, että Liikennevirasto osallistuu riittävän ajoissa pääteiden suunnitteluun ja ratkaisujen huomioon ottamiseen maankäytön suunnittelussa.

Kokonaisuudessaan suunnittelujärjestelmää tulisi määritellä selkeämmin muun muassa asemoinnin, roolien, vastuiden sekä aikajänteiden osalta (liikennejärjestelmäsuunnitelma, tienpidon ja liikenteen suunnitelma, toiminta-suunnitelma ja tienpidon sopimus). Tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta löytyy lakiluonnoksesta muutama kirjaus, joita olisi hyvä selventää.

– Maakunta vastaa oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta (13 §).

Tienpidon ja liikenteen suunnitelman roolin ja ohjausvaikutuksen merkitystä ja tehtävää olisi hyvä täsmentää.

– Tienpidon ja liikenteen suunnitelma ei saa olla ristiriidassa tienpidon sopimuksen kanssa (15 m §).

Tienpidon sopimus ei tulle sisältämään kaikkea sitä mitä maakunnan hyväksymässä tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa on. Selostusosiossa puhutaan tienpidon ja liikenteen suunnitelman toimimisesta tienpidon sopimusneuvotteluiden lähtökohtina, ja silloin ne olisivat keskeisiä asiakirjoja sopimusta laadittaessa. Haasteena on pidettävä tienpidon ja liikenteen suunnitelmien sekä tienpidon sopimuksien sisällöllistä ristiriidattomuutta.

Sivun 47 15 b §:ssä säädellään, että liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään käyttäjälähtöisesti. Määritelmänä voisi paremminkin olla, että liikennejärjestelmää kehitetään käyttäjälähtöisesti. Tavoitteena tulisi olla liikennejärjestelmän kehittäminen, vaikka toki myös sen suunnittelua menetelmineen täytyy kehittää. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi 1 a luvun lakipykäliin maakunnille velvoite tukea ja edistää kuntien liikenneturvallisuustyötä.

Maakuntia velvoitettaisiin tuottamaan tietoja tieliikennettä koskeviin rekistereihin ja analyysejä alueensa maantieverkon tilasta, asiakastarpeista sekä muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun (s. 49 -50, 15 e § ja g §).

Liikennevirasto hankkii nykyisin valtakunnallisesti keskitetysti tiedot maanteiden liikennemääristä ja kunnosta ja tämä käytäntö pitäisi säilyttää, kuten sivun 23 perusteella näyttäisi olevan tarkoituskin. Pykälää 15 g olisi hyvä tarkentaa siten, ettei synny virheellistä käsitystä kyseisten tehtävien siirtämisestä maakunnille. Muista kuin keskitetysti hankittavista maantieverkon tilaa kuvaavista tiedoista olisi tienpidon yhteistyöalue luonteva taho toimittamaan tietoa.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Maanteiden runkoverkosta olisi oltava päätös lain astuessa voimaan tai heti sen jälkeen, koska maanteiden palvelutason määrittely pääteiden osalta perustuu runkoverkkoon ja muihin pääteihin.

Esityksen 1 b luku keskittyy tienpidon yhteistyöalueista sopimiseen ja sen sääntelyyn, rahoitukseen, sopimusmenettelyn mahdollisiin ongelmatilanteisiin sekä niiden ratkaisemiseen. Lisäksi luvussa määritellään ja pohditaan tienpidon tehokkuutta ja alueellisen tienpidon palvelutasokriteereiden saavuttamista, jonka vähimmäistaso määritettäisiin esityksen 1 c luvussa.

Tienpidon rahoitus, valtiovallan ohjaus, sopimusmenettelyt sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelma ovat myös luvussa säädeltäviä asioita.

Luvussa pyritään aivan oikein varmistamaan, että alueellinen tienpito järjestetään siten, että tehtävän hoitaminen ei edellyttäisi merkittäviä lisäresursseja verrattuna nykytilanteeseen. Tätä tukee esitetty tienpidon yhteistyöalueiden määrän rajaaminen enintään yhdeksään.

Esityksen mukaan käsite tienpitoviranomainen tullaan poistamaan. Vastuuvirasto toimii Liikennevirastona, joka on tienpitäjä. Käytettävän terminologian tulisi olla mahdollisimman selkeää. Esitämme, että kun viitataan kaikkiin 18 maakuntaan, käytettäisiin termiä ”maakunta” ja kun viitataan enintään 9 tienpidon yhteistyöalueeseen, käytettäisiin termiä ”tienpidon yhteistyöalue”.

Olisi tärkeää määritellä laissa taho, joka edustaa tienpitäjää kuntien ja mahdollisten muiden rahoittajien kanssa tehtävissä toteuttamissopimuksissa. Kysymykseen tulevat tienpidon yhteistyöalue tai Liikennevirasto. Liikennevirasto voisi kuitenkin tarvittaessa ottaa sopimuksen hoitaakseen (10 §).

Esitetty tienpidon yhteistyöaluemalli jättää vastuut tarkemman sopimisen varaan. Vastuiden tulisi olla selkeät. Yhteistyöalue ei ole oma organisaationsa vaan perustuu maakuntien väliselle yhteistyölle. Tällaisen mallin toimivuus ratkeaa vasta kun selviää, millaisia yhteistyöalueista käytännössä muodostuu. Sopimusmallin toimivuus saattaa olla käytännössä vaikeahko toteuttaa (maakuntien välinen yhteistyö/tienpidon yhteistyöalue). Koska sopimusmallin toimivuudesta ei vielä tiedetä, on vaikea arvioida miten se käytännön tasolla toimii.

Liikennevirasto jäisi valtion omistamien maanteiden tienpitäjäksi ja tienpidon rahoitus tulisi suoraan valtion budjetista. Valtaosa koko perustienpidon rahoituksesta kohdennetaan tienpitoon käytännössä valtakunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus (n. 1-3 %) rahoituksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien vapaasti päätettäväksi.

Tarkemmin sanottuna tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella (s. 53, 55, §:t 15 k ja m). Tässä rahoituskohdassa on tavoiteltu mallia, jossa rahoitus eritellään maakunnittain, rahoituksen käyttöoikeus annetaan tienpidon yhteistyöalueille ja rahoituksen seuranta tapahtuu maakuntatasolla. Rahoituksen käyttöoikeuden anto yhteistyöalueille on perusteltua, sillä se mahdollistaa joustavan toiminnan yhteistyöalueen sisällä.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Luvussa säädellään maantiehankkeiden suunnitelmista, viranomaisista ja viranomaisten välisestä yhteistyöstä.

Esityksen mukaan jokaisen maakunnan liikenneviranomainen päättäisi suunnittelukohteista. Suunnittelukohteista päättäminen ei voi olla irrallinen prosessi. Se tulisi tehdä tienpidon ja liikenteen suunnitelman yhteydessä tienpidon yhteistyöalueella sovitulla valmisteluprosessilla (15 r §).

Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevien suunnitteluperusteiden osalta (15 t §) pykälässä on esitetty, että ennen yleis- ja tiesuunnitelman laatimisen aloittamista, voidaan laatia suunnitteluperusteet. Seuraavassa momentissa mainitaan, että valtatietä, kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpitäjä eli Liikennevirasto. Esille nousee kysymys, voiko maakunta päättää esimerkiksi valtatietä koskevan tiesuunnitelman laatimisesta siten, että suunnitteluperusteita ei laadita. Suunnitteluperusteiden laatimisesta olisi hyvä määrätä tarkemmin samoin kuin merkittävän tiehankkeen määrittelystä.

Voitaneen tulkita, että määrittelyperusteet olisivat mahdollisesti samoja kuin suunnitteluperusteissa eli valtateiden, kantateiden ja vilkasliikenteisten seututeiden osalta Liikennevirasto tekisi päätökset (15 t §).

Maanteiden suunnittelun vastuista tienpidon yhteistyöalueen ja tienpitäjän välillä säädellään 15 r §:ssä. Nykyään suunnitelmien laadinnasta vastaavat ELY-keskukset. Jos tienpitäjä haluaa ottaa suunnitelman laadittavakseen, tarvittaneen tähän lisää henkilöresursseja. Tuottavuuden näkökulmasta tällainen menettely ei vaikuta kovin perustellulta. Toisaalta taas yli maakuntarajojen menevissä suunnittelukohteissa esimerkiksi yhteysvälihankkeissa tienpitäjän toimiminen suunnitteluttajana taas on perusteltua. Hankkeiden arvioinnissa tienpidon yhteistyöalueen olisi laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi (15 s §). Tienpidon sopimuksessa tulee sopia myös yleis- ja tiesuunnitelmien vetämisvastuista tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueiden välillä. Osaamisen ylläpitämiseksi tulisi tienpidon yhteistyöalueille antaa vedettäväksi myös vaativia yleis- ja tiesuunnitelmia.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Lakiesityksessä joihinkin ELY-keskuksiin valtakunnallisesti keskitettyjen liikenteen tehtävien siirtäminen Liikennevirastoon on kannatettavaa sekä kansalaisten ja yritysten yhdenvertaisen kohtelun ja tuottavuuden vuoksi (yleisperustelut s. 23, 116 §).

Pykälässä 121 § valtion irtaimen sekä sopimusten ja vastuiden siirtäminen maakunnalle on säännelty Senaatti-kiinteistöjen, Hansel Oy:n, Valtorin ja Palkeiden sekä ELY-keskusten sekä KEHA-keskuksen toteuttamat hankintasopimukset sekä Hansel Oy:n kilpailuttamat puitejärjestelyt ja hankintasopimukset, joita maakunta voi käyttää 31.12.2022 saakka. Liikenneviraston tekemien puitesopimusten käyttöoikeus päättyy uuden maakunnan aloittaessa.

Tällä hetkellä ELY-keskukset käyttävät Liikenneviraston puitesopimuksia esimerkiksi hankintojen toteuttamisessa.  Lakiin olisi hyvä lisätä mahdollisuus käyttää myös Liikenneviraston lain voimaan astuessa voimassa olevia sopimuksia esimerkiksi 31.12.2022 saakka. Lisäksi lain voimaan astumisen jälkeen tulisi voida käyttää Liikenneviraston tekemiä uusia sopimuksia. Tämä helpottaisi maakuntien hankintatyötä huomattavasti.

Henkilöstön asemasta on säännelty 118 §:stä alkaen. Kyseessä ovat samat liikkeenluovutusperiaatteet kuten maakuntalakiehdotuksessa. Siirtyvien entinen virka- ja työehtosopimus on voimassa niin kauan kuin sopimuskausi on seuraavan kerran katkolla ja joitakin määrättyjä muita siirtymäajan säännöksiä. Näistä asioista vastaavat Valtion työmarkkinalaitos, Kunnallinen työmarkkinalaitos ja ammattiliitot uusia virka- ja työehtosopimuksia solmiessaan.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Lakiluonnoksessa on esitetty, että Liikennevirasto hyväksyy tiesuunnitelmat, ellei maakunta, kunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto ole suunnitelman olennaisista kohdista eri mieltä. Esitämme, että Liikennevirasto hyväksyisi tiesuunnitelmat myös niissä tapauksissa joista ollaan ollut eri mieltä.

Yksityistieliittymärumpujen siirtäminen tienpitäjälle on kannatettava muutosesitys. Se aiheuttaa aluksi uutta kustannusrasitetta tienpitäjälle, mutta pidemmällä aikavälillä maksaa itsensä takaisin. Lisäksi laskuojien kunnostus on kannatettavaa ja se tulisi voida tehdä kuuluttamalla nykyisen suostumusmenettelyn sijaan (38 §).

**Muut huomiot**

Jotkut ELY-keskusten liikenne ja infrastruktuuri - vastuualueet tulevat antamaan lakiluonnokseen tämän lausunnon lisäksi omat lausuntonsa. Niistä löytyy tarkempia kommentteja.

Soininen Mika
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Sammallahti Juha
Pirkanmaan ELY-keskus - ELY-keskusten ylijohtajien puheenjohtaja Mika Soininen

Pirkanmaan liitto

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Pirkanmaan maakuntahallituksen kokouksen 18.9.2017 päätösesityksen mukainen lausunto.

Toimitamme päätösotteen maakuntahallituksen kokouksen jälkeen.

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää esittää lausuntonaan luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle maantielain muuttamisesta seuraavaa:

Yleiset huomiot esityksestä

Pirkanmaan liitto katsoo, että tulevien maakuntien liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien järjestämisen tulee rakentua maakuntien itsehallinnollisesta asemasta käsin. Kunkin maakunnan liikennepolitiikan linjauksista päättää maakuntavaltuusto. Siten uudistuksessa on huolehdittava siitä, ettei valtion erillisrahoituksesta tule maakunnan itsehallinnon kannalta liian pitkälle menevää momenttiohjauksen välinettä. Erillisrahoituksen perusteena olevien kriteerien tulee määräytyä maakunnittain siten, että maakuntien erilaiset tarpeet tulevat huomioon otetuiksi. Erillisrahoituksen myöntämisen on kiinnityttävä valtion tulo- ja menoarvion käsittelyprosessin aikatauluun niin, että maakunnan on mahdollista laatia oma talousarvionsa tienpidon tehtävien osalta oman päätösaikataulunsa mukaisesti. Lisäksi rahoitusjärjestelmän tulee tukea pitkäjänteistä, 10-12 vuoden aikajänteellä tapahtuvaa liikennehankkeiden valmistelua ja toteuttamista niin, että muun muassa

EU:n TEN-T-verkon kehittämiseen tarkoitetun rahoituksen käyttö hankkeisiin mahdollistuu. Maakunnan ja valtion tulee voida käydä aidot neuvottelut erillisrahoituksen käytöstä maakunnan tarpeisiin. Valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta säädettäessä on myös huomattava, että maakunnalle voidaan säätää tehtäviä vain lain tasolla.

Liikennejärjestelmää koskevat säännökset on sisällytetty maantielain muuttamista koskevaan esitykseen ilmeisesti uudistuksen aikataulusyistä. Liikennejärjestelmätyö ja –suunnittelu ovat laaja-alaisia tehtäviä, joissa väylänpidon ohella korostuvat liikenteen palveluihin, operaattoreihin ja asiakkaisiin liittyvät ratkaisut. Liikennejärjestelmää koskevat säännökset olisivat siten soveltuneet ratkaistavaksi osana Liikennekaarta. Lisäksi tulevaisuudessa maantie- ja rataverkkoa koskevat lait tulisi pyrkiä yhdistämään.

Kokonaisuutena maanteitä ja liikennejärjestelmää koskeva lainmuutosesitys kasvattaa valtion keskushallinnon ja tienpitäjän eli Liikenneviraston toimivaltaa ja lisää sääntelyä toimintakentän eri toimijoiden välillä. Tienpidon yhteistyöalueiden tehtävät ja toimivalta on esitetty laajoiksi. Yhteistyöalueiden tehtävien määrittely tulee jättää maakuntien välisessä sopimuksessa ratkaistavaksi. Esitykseen sisällytetty moniosainen sopimus- ja suunnitelmajärjestelmä ei tue hallinnon selkeyden taikka viranomaistoiminnan läpinäkyvyyden tavoitetta ja voi sellaisenaan jopa hankaloittaa maakunnan sidosryhmäyhteistyötä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Huomiot lain 1 lukuun, Yleiset säännökset

Pirkanmaan liitto toteaa, että tulevien maakuntien liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien järjestämisessä suhteessa valtioon on nojauduttu ratkaisuun, jossa lähtökohtana on tienpidon ja liikenteen nykyinen hallinto-organisaatio. Valtion keskushallinnon valmisteilla olevia muutoksia ei ole ennakoitu. Maanteiden omistus ja vastuu tienpidosta sekä tienpidon kustannuksista on jätetty valtiolle, ja nykyisistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten liikenne ja infrastruktuuri –vastuualueiden tienpidon järjestämistä ja liikennettä koskevista tehtävistä pääosa on esitetty siirrettäväksi maakunnille tai maakuntien sopimuksella muodostettaville tienpidon yhteistyöalueille. Tienpitäjänä Liikennevirasto sopisi yhteistyöalueen kanssa tienpidon järjestämisestä ja siirtäisi yhteistyöalueelle tienpidon oikeuksia. Liikenneviraston toimivalta kasvaisi nykytilaan verrattuna esitetyn uudistuksen seurauksena.

1 § Lain tarkoitus. Lain tarkoitusta esitetään laajennettavaksi lain soveltamisalaa vastaavasti myös liikennejärjestelmää koskevaksi. Pirkanmaan liitto katsoo, että valtakunnallisten ja alueellisten tavoitteiden yhteensovittamisen järjestämistä koskevien säännösten (15 a – 15 h §) on myös tuettava lain tarkoitusta, jossa liikennejärjestelmän kannalta ensisijaista on luoda edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle.

4 § Maantiet. Esityksessä maantiet määritellään valtion omistamiksi yleiseen liikenteeseen tarkoitetuiksi teiksi, jotka ovat Liikenneviraston hallinnassa. Pirkanmaan liiton näkemys on, että tässä vaiheessa valtion omistajuus on perusteltu ratkaisu. Myös valtakunnallisesti merkittävistä teistä koostuvasta runkoverkosta on tarkoituksenmukaista säätää laissa.

10 § Tienpitäjä ja tienpidon kustannukset. Maantieverkon tienpitäjäksi on esityksessä täsmennetty Liikennevirasto, joka käyttäisi tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Tienpidon kustannuksista vastaisi edelleen valtio. Pirkanmaan liitto katsoo, että tienpidon kustannusvastuu yhdessä omistuksen ja tienpitoon liittyvien oikeuksien kanssa muodostaa johdonmukaisen kokonaisuuden.

11 § Tienpidosta vastaavat viranomaiset. Tienpitäjänä Liikennevirasto siirtää tienpidon järjestämistehtävässä tarpeelliset oikeudet tienpidon yhteistyöalueelle tienpidon sopimuksella. Tienpidon yhteistyöalue vastaa tiepidon järjestämisestä tienpidon sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti. Maakunta vastaa oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta. Pirkanmaan liiton näkemys on, että esitetyt toimivaltamäärittelyt korostavat yhtäältä valtion roolia kokonaisuudessa ja toisaalta tienpidon yhteistyöalueen roolia suhteessa maakuntaan. Tienpidon yhteistyöalueen roolia tulisi muuttaa maakuntien liikenneviranomaisen toimintaa tukevaksi, luonteeltaan tekniseksi yhteistoiminnan malliksi ilman laajoja viranomaistehtäviä ja toimivaltaa.

13 § Maantieverkon kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisten liikenneturvallisuustavoitteiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edistämiseen tulee esityksen mukaan kiinnittää huomiota maantieverkkoa kehitettäessä ja kunnossapidettäessä. Pirkanmaan liitto katsoo, että tämä samoin kuin liikkumis- ja kuljetustarpeiden, ympäristövaikutusten ja liikenteen palveluiden ja automaation huomioon ottamiseen velvoittava säännös on tarpeellinen tienpidon ja liikenteen muuttuneessa toimintaympäristössä. Liitto huomauttaa, että pykälään lisättyä kirjausta, jolla lievennetään maantien rakentamisen edellytyksenä olevaa oikeusvaikutteisen kaavan merkitystä (”Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa, ellei muualla toisin säädetä.”) ei ole yksityiskohtaisissa perusteluissa taustoitettu.

13 a § Maanteiden palvelutaso. Pirkanmaan liiton näkemys on, että palvelutasoista säätäminen lain tasolla vahvistaa jo käytännössä toimivaksi havaittua menettelyä. Runkoverkon palvelutason kohdalla pykälän kirjaus ”Runkoverkolla ajantasaisten liikennetietojen tulee tukea matka-aikojen ennakointia ja uusien palveluiden kehittymistä.” on jopa liian yksityiskohtainen.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Huomiot lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Pirkanmaan liitto toteaa, että esitykseen sisältyvä valtakunnallista ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevilla säännöksillä liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee lakisääteiseksi myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Säännökset eivät koskisi kuntien tai kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua. Valtakunnallinen, valtioneuvoston hyväksymä liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi korvaamaan eduskunnalle annettavat liikennepoliittiset selonteot, mikä vahvistaisi valtioneuvoston asemaa liikennepolitiikan linjaajana. Valtakunnalliseen suunnitelmaan sisällytettäväksi ehdotettu rahoitus- ja toimenpideohjelma toisi väylänpitoon toivottua pitkäjänteisyyttä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjausvaikutus on esitetty vahvaksi, mikä kaventaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman liikkumavaraa. Pirkanmaan liitto katsookin, että maakuntien on voitava päättää maakunnan omista lähtökohdista valmisteltavasta liikennestrategiasta osana maakunnan strategiaperustaa. Esitys on rakennettu oletukselle suunnitteluprosessista, jossa ensin valmistuva valtakunnallinen suunnitelma ohjaa seuraavassa vaiheessa valmisteltavia maakunnallisia suunnitelmia. Käytännössä laadintamenettelyjen tulisi olla samanaikaisia tai limittyviä aidon yhteistyön mahdollistamiseksi.

15 c § Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavat tahot. Esityksen mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneviraston olisi osallistuttava sekä valtakunnallisen että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, yhteistyön johtamisesta ja yhteensovittamisesta muun valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa vastaisi maakunnan liikenneviranomainen. Pirkanmaan liitto katsoo, että esitys korostaa maakunnan liikenneviranomaisen velvollisuutta laajaan yhteensovittamiseen alueellaan.

15 d § Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältöön esitetään kuuluvaksi arvio tulevasta toimintaympäristöstä. Pirkanmaan liitto huomauttaa, että yhteyttä alue- ja yhdyskuntarakenteen muutoksiin tai kehittämistavoitteisiin ei ole mainittu, ainoastaan yksityiskohtaisissa perusteluissa viitataan liikennetarpeiden kautta maankäytön suunnitteluun. Liikennejärjestelmän, alueiden käytön ja alueiden kehittämisen yhteys tulisi näkyä säännöksen tekstissä selkeämmin.

15 e § Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma tulisi esityksen mukaa laatia valtakunnallisessa suunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi. Maakunnan suunnitelmassa voitaisiin esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita ja toimia. Pirkanmaan liitto katsoo, että esitetty kirjaus voimistaa valtiointerventiota liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Valtakunnallisen suunnitelman ohjausvaikutus ulottuisi sekä maakunnan työhön että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta myös muihin viranomaisiin. Liiton näkemyksen mukaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee selkeästi sisältää myös maakunnan omat tavoitteet.

15 f § Menettely suunnitelmia valmisteltaessa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun kuuluvaksi esitetään yhteiskokous, johon kaikkien maakuntien ja muiden

viranomaisten edustajat kutsuttaisiin. Lisäksi suunnitelmasta olisi pyydettävä lausunnot niiltä tahoilta, joiden toimialaan suunnitelma olennaisesti liittyy. Suunnitelmaluonnoksista on varattava mahdollisuus mielipiteiden esittämiseen. Pirkanmaan liiton näkemys on, että esitetty menettely ilmentää suunnitelman laadinnan vuorovaikutteisuuden minimitasoa. Minimitasoinen vuorovaikutteisuus ei vastaa SOVA-laissa esitetyn arviointimenettelyn vaiheistusta. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun vuorovaikutteisuutta sen sijaan varmistetaan yksityiskohtaisemmin säännöksin.

15 g § Rekisteri maanteistä ja maakunnan velvollisuus tuottaa tietoja. Tienpitäjän eli Liikenneviraston tulisi esityksen mukaan ylläpitää maanteistä rekisteriä, johon maakunnan liikenneviranomaisen tulisi tuottaa tietoja muun muassa maantieverkon tilasta, asiakastarpeista ja toimintaympäristöstä. Pirkanmaan liitto katsoo, että tienpidon yhteistyöalueelle tienpidon järjestämistehtävissä kertyvä tieto olisi vastaavasti tarpeen toimittaa myös maakunnan liikenneviranomaiselle, jotta maakunnan liikenneviranomaisella olisi toimialaansa koskevat ajantasaiset tiedot liikenteestä ja tienpidosta käytettävissään. Maakunnan liikenneviranomaiselle on varmistettava laaja käyttöoikeus tienpitäjän maanteitä koskevaan rekisteritietoon.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Huomiot lain uuteen lukuun Valtion ja maakunnan suhde

Tienpidon järjestämistehtävien hoitamiseksi lakiin on esitetty tienpidon yhteistyöalueiden perustamista maakuntien välisellä sopimuksella. Yhteistyöalueiden lukumäärä on rajattu enintään yhdeksään. Yhteistyösopimukselle on esitetty vaatimukset, joiden täyttymistä liikenne- ja viestintäministeriö valvoo. Mikäli maakunnat eivät pääsisi sopimukseen yhteistyöalueista tai sopimukset eivät täyttäisi niille asetettuja vaatimuksia, valtioneuvosto voisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päättää sopimuksista.

Pirkanmaan liitto katsoo, että tienpitäjän ohjauksessa laajoja tienpidon tehtäviä hoitavat yhteistyöalueet muodostavat uuden hallinnon tason, jonka asema suhteessa maakuntiin jää epäselväksi monitasoisen sopimus- ja suunnittelujärjestelmän takia. Tienpidon yhteistyöalueen laaja toimivalta tarkoittaa tosiasiallisesti maakunnan liikenneviranomaisen toimivallan jäämistä vähäiseksi ja tienpitäjän ja maakunnan keskinäistä kytkentää heikoksi. Liitto katsookin, että maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmien asemaa suhteessa tienpidon sopimuksiin tulisi lain jatkovalmistelussa vahvistaa ja selkeyttää.

15 i § Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen ja 15 j § Maakuntien yhteistyösopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä. Pirkanmaan liiton näkemys on, että maakuntien yhteistyösopimuksille 15 i §:ssä asetetuista vaatimuksista kolmas, tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen, kaventaa maakuntien mahdollisuutta valita yhteistyöalueensa omista lähtökohdistaan. Yhteistyöalueiden tulisi perustua ensi sijassa toiminnallisiin liikenteellisiin aluejakoihin. Yhteistyöaluesopimukselle asetetut vaatimukset korostavat nykyisen ELY-keskusten toimialuejaon merkitystä ja myös valtion roolia palvelutasovaatimuksen kautta.

15 k § Tienpidon rahoitus. Valtion erillisrahoituksena maakunnille tuleva tienpidon rahoitus ohjattaisiin esityksen mukaan Liikennevirastosta tienpidon yhteistyöalueiden käyttöön. Rahoituksen perusteet olisivat maakunnittaiset. Pirkanmaan liitto katsoo, että tienpidon yhteistyöalueisiin perustuvassa organisointimallissa tavoitteena tulisi olla riittävän laajat yhteistyöalueet, jotka toimivat tienpidon toteuttajina. Yhteistyöalueiden määrä voisi siten olla selvästi vähemmän kuin yhdeksän. Rahoituksen tulee kuitenkin olla sidottu maakunnan toimintaan liikenneviranomaisena. Laajemmilla alueilla erillisrahoituksen, etenkin alueellisiin investointeihin ja merkittävämpiin korjauksiin (esimerkiksi sillat) tarvittavan rahoituksen tarkoituksenmukaisesta käytöstä on mahdollista sopia. Pykälässä on myös esitetty, että osa perustienpidon määrärahasta varattaisiin Liikennevirastolle tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Liitto katsoo, että Liikennevirastolle varattavan talousarviomäärärahan perusteista ja osuudesta tulisi vähintään kuulla maakuntien näkemykset.

15 l § Tienpidon ohjaus. Liikennevirasto toteuttaisi maakuntien tienpidon ohjausta tienpidon sopimuksen kautta, jolloin sopimuksessa määriteltäisiin tiestölle kunto- ja muita, kuten tuottavuutta, asiakastyytyväisyyttä tai liikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita. Pirkanmaan liitto toteaa, että käytännössä tavoitteiden toteutumisen seurantaa ja arviointia tekisi tienpidon yhteistyöalue, jonka välityksellä ohjaus kohdistuisi maakuntiin. Tienpidon sopimuksen ohella Liikennevirasto ohjaisi maakuntia informaatio-ohjauksella, joka lakiesityksen yksityiskohtaisten perustelujen mukaan pitäisi sisällään laajan kirjon juridisesti ei-sitovaa ohjausta, kuten oppaita, koulutusta, verkostoyhteistyötä, tutkimusta ja kehittämistä ja neuvottelupäiviä. Liiton näkemys on, että informaatio-ohjaukselle esitetyssä muodossaan on tarvetta alan uusimman tietämyksen ja parhaiden käytäntöjen käyttöön saamisen kannalta. Kokonaisuutena Liikenneviraston maakuntiin kohdistama ohjaus on merkittävää.

15 m § Tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Kunkin maakunnan tulisi laatia nelivuotinen tienpidon ja liikenteen suunnitelma, jossa keskeisenä sisältönä olisivat teiden kunnossapito, alueelliset investoinnit ja niiden rahoitus. Pirkanmaan liitto toteaa, että maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa raamittaisi Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueen välinen tienpidon sopimus, koska maakunnan suunnitelma ei saisi olla ristiriidassa tienpidon sopimuksen kanssa. Tienpidon yhteistyöalueen asemaa suhteessa maakuntaan vahvistaisi myös se, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma valmisteltaisiin yhteistyöalueella. Suunnitelman hyväksyisi kukin maakunta omalta osaltaan. Liitto katsookin, että maakunnan itsehallinnollisen aseman kannalta tienpidon yhteistyöalueen tehtäväksi tienpidon ja liikenteen suunnitelman valmistelussa tulisi rajata vain valmisteluun osallistuminen ja tietojen toimittamisen velvoite.

15 n § Tienpidon sopimus ja 15 o § Tienpidon sopimusta koskeva menettely. Tienpidon yhteistyöalueen, maakuntien ja Liikenneviraston kesken tehtäisiin vain yksi sopimus, jonka kaikki sopimusosapuolet hyväksyisivät. Sopimusluonnos valmisteltaisiin yhteistyöalueella, ja sopimusneuvottelujen lähtökohtana toimisivat kunkin maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmat. Neuvotteluosapuolina olisivat tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue ja allekirjoittajina tiepitäjän ja maakuntien edustajat. Sopimukselle on asetettu esityksessä laajat sisältöä ja toimintaprosesseja koskevat vaatimukset, kuten sopiminen tienpitoa koskevista tavoitteista ja

toimintatavoista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista ja raportoinnista. Pirkanmaan liitto katsoo, että sopimuksen tulee sisältää kutakin maakuntaa koskeva erillinen osa. Liitto katsoo myös, että tienpidon sopimuksen roolia ja vaikuttavuutta suhteessa kunkin maakunnan liikennestrategiaan, liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sekä tienpidon ja liikenteen suunnitelmaan on tarpeen tarkastella uudelleen siten, että maakunnan toimivaltaa tienpidon ja liikenteen tehtävissä voidaan vahvistaa ja toimivaltajärjestelyjä selkiinnyttää.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Huomiot lain lukuun 2 Maantien suunnittelu

Maantien suunnittelujärjestelmään on esitetty sisällytettäväksi uudet säännökset maakunnan liikenneviranomaisen ja tienpidon yhteistyöalueen tehtäväjaosta, liikennejärjestelmäsuunnitelmien huomioon ottamisesta, suunnitteluperusteista ja hankearvioinnista. Suunnitteluperusteita ja hankearviointia koskevat kirjaukset vastaavat jo laajalti vakiintunutta käytäntöä.

Pirkanmaan liitto toteaa, että maantien suunnittelussa maakunnan liikenneviranomaisen tehtäviin kuuluisi lähinnä vain suunnittelukohteista päättäminen. Lisäksi lain yksityiskohtaisten perustelujen mukaan tarveselvitykset ja muu yleissuunnittelua edeltävä esisuunnittelu kuuluisi maakunnan liikenneviranomaiselle. Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laadinnasta ja hyväksymisesityksen tekemisestä vastaisi tienpidon yhteistyöalue, minkä lisäksi Liikennevirasto tienpitäjänä voisi ottaa laadittavakseen merkittäviä yleis- ja tiesuunnitelmia. Pirkanmaan liitto katsoo, että kokonaisuutena maantien suunnittelua koskevat säännökset keskittävät toimivaltaa ja tehtäviä tienpidon yhteistyöalueelle ja Liikennevirastolle. Maantien suunnittelua koskevat, tienpidon yhteistyöalueelle osoitetut tehtävät tulisi voida kokonaan hoitaa maakunnassa. Tarvittava muissa maakunnissa oleva osaaminen ja asiantuntemus olisi mahdollista varmistaa maakuntien välisillä sopimuksilla.

15 r § Maantien suunnittelun tehtävät. Maantien suunnitteluun kuuluisivat esityksen mukaan yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet. Pirkanmaan liitto huomauttaa, että maakunnan liikenneviranomainen päättäisi suunnittelukohteista, mutta ei voisi vaikuttaa suunnitelmien laadinnan aikatauluun. Suunnitelman laadinnan perusteiksi on esitetty muun muassa sekä valtakunnallista että maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua, mitä voi pitää päällekkäisyytenä.

15 t § Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet, 15 u § Suunnitteluperusteiden valmistelu ja hyväksyminen sekä 15 v § Suunnitteluperusteiden noudattaminen. Suunnitteluperusteet koskisivat yleisinä tavoitteina tiehankeen palvelutasoa, tien teknisiä ominaisuuksia tai haitallisten vaikutusten poistamista. Perusteiden laadinnasta päättäisi Liikennevirasto ja ne valmistelisi tienpidon yhteistyöalue. Liikennevirasto hyväksyisi valta- ja kantateitä sekä vilkasliikenteisiä seututeitä koskevat suunnitteluperusteet, ja tienpidon yhteistyöalue hyväksyisi muita maanteitä koskevat suunnitteluperusteet. Pirkanmaan liitto huomauttaa, että maakunnan liikenneviranomaiselle ei ole esitetty suunnitteluperusteita koskevia tehtäviä taikka toimivaltaa, mikä rajaa maakunnan vaikuttamismahdollisuuksia huomattavasti. Liitto

katsoo, että maakunnan liikenneviranomaisen toimivaltaa tulee laajentaa suunnitteluperusteita koskevissa ratkaisuissa ja päätöksenteossa nyt esitetystä huomattavasti.

19 § Yleissuunnitelman sisältö ja 22 § Tiesuunnitelman sisältö. Molempia suunnitelmatasoja koskevaksi sisältövelvoitteeksi on esitetty sekä valtakunnallisen että maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottamista. Pirkanmaan liitto katsoo, että etenkin tiesuunnitelmassa, jos tiesuunnitelma perustuu hyväksyttyyn yleissuunnitelmaan, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman huomioon ottamisen velvoite on tarpeeton.

27 § Vuorovaikutus ja 27 b § Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymisesitys. Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laadinnassa tienpidon yhteistyöalue vastaisi esityksen mukaan asianosaisten kanssa käytävästä vuoropuhelusta, hallinnollisesta prosessista ja hyväksymisesityksen tekemisestä. Pirkanmaan liitto katsoo, että viranomaistoiminnan selkeyden vuoksi suunnitelmien laadinta- ja päätösvalmistelutehtävät tulisi osoittaa maakunnan liikenneviranomaiselle, jota tarpeen mukaan tienpidon yhteistyöalue avustaisi.

27 a § Ennakkoneuvottelu. Esityksen mukaisen yleis- tai tiesuunnitteluun liittyvän ennakkoneuvottelun tavoitteena olisi suunnitteluprosessin sujuvoittaminen muun muassa tiedonvaihtoa edistämällä sekä selvitys- ja arviointimenettelyjen hallintaa ja asiakirjojen laatua parantamalla. Ennakkoneuvottelun järjestäisi Liikennevirasto ennen suunnitelman toimittamista hyväksyttäväksi. Pirkanmaan liitto katsoo, että esityksen tavoite on kannatettava, mutta neuvottelulle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi neuvottelu tulisi järjestää jo suunnittelun alkuvaiheessa. Järjestävän tahon tulisi olla ensisijaisesti maakunnan liikenneviranomainen.

32 § Seuranta ja jälkiarviointi. Jälkiarvioinnin laadinnasta päättäisi Liikennevirasto, mutta sen laatimisesta vastaisi maakunta yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Pirkanmaan liitto katsoo, että estetty tehtäväjako on erikoinen, koska maakunta ei valmistele hankkeiden suunnitelmia eikä päätä suunnitteluperusteista.

32 b § Suunnitteluvelvoitteen toteuttamista koskeva päätös. Esityksen mukaan Liikennevirasto voisi päättää yleis- tai tiesuunnitelman laatimisesta, ellei tienpidon yhteistyöalue lain 18 ja 22 §:n edellyttämällä tavalla ryhtyisi suunnitelmia laatimaan. Tienpidon yhteistyöalue ei myöskään saisi ryhtyä rakentamistoimiin ilman laillista suunnitelmaa. Pirkanmaan liitto katsoo, että pykälään sisällytetyt säännökset ovat turhia, ja ilmentävät tienpitäjän epäluottamusta maakuntiin tienpidon järjestäjätahoina.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Huomiot lain muihin lukuihin (luvut 3-7)

99 § Päätöksenteko. Esityksen mukaan Liikennevirasto tienpitäjänä hyväksyy yleissuunnitelmat ja tiesuunnitelmat, ellei erimielisyyksien tai erityisten syiden vuoksi hyväksyjänä olisi liikenne- ja viestintäministeriö. Ottaen huomioon Liikenneviraston nykyistä huomattavasti vahvempi vaikutusmahdollisuus suunnitelmien valmisteluun ja laadintaan, on Pirkanmaan liiton mielestä kyseenalaista, voiko sama viranomainen riippumattomasti hyväksyä laissa tarkoitettuja yleis- tai tiesuunnitelmia.

103 § Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti sekä 104 § Päätösten ilmoittaminen muistutuksen tehneille ja viranomaisille. Päätösten tiedoksiantoa ja ilmoittamista koskevat tehtävät annettaisiin esityksen mukaan tienpidon yhteistyöalueelle. Kuten aiemmin on todettu, viranomaisroolien selkeyden ja toimivaltasuhteiden johdonmukaisuuden vuoksi suunnitelmien hallinnolliseen käsittelyyn liittyvät tehtävät aluetasolla tulisi Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan antaa maakunnille.

**Muut huomiot**

-

Kuusterä Johanna
Pirkanmaan liitto

Ammattiliitto Pro ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Maan hallitus on päättänyt 5.7.2017 siirtää maakuntauudistuksen voimaantuloa 2020 alkuun. Liikennehallinnon virastouudistus on aikataulutettu toteutumaan 2019 alusta. Kesäkuussa hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta päätti Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä samoin 2019 alusta. Valtion lupa- ja valvontaviraston perustamisen ajankohdasta puuttuu poliittinen päätös. Keskusteluissa on esitetty sekä pitäytymistä alkuperäisessä 2019 aikataulussa että perustamisen siirtämistä 2020 alkuun. Tilanne on, erityisesti ELY-keskusten

(ml. KEHA-keskus) ja niiden henkilöstön näkökulmasta, sotkuinen. Substanssitehtävien siirtojen lisäksi täytyy huolehtia hallintotehtävissä työskentelevän henkilöstön sijoittumisesta sekavassa kokonaistilanteessa.

Hallituksen esitysluonnoksessa todetaan sivulla 21, ettei liikennehallinnon virastouudistuksesta aiheutuvia muutostarpeita ja siitä johtuvia toteuttamisvaihtoehtoja aikataulusyistä ole ollut mahdollista arvioida täysimääräisesti, vaan arvio on tehtävä virastouudistusta koskevan hallituksen esityksen valmistelussa. Liikennevirastolle maantielain uudistamisen yhteydessä ehdotetut tehtävät voivat sijoittua virastouudistuksessa tehtävien ratkaisujen seurauksena yhteen tai useampaan uuteen virastoon.

Maakuntauudistukseen tavalla tai toisella liittyvien valtion virastorakenteessa tapahtuvien muutosten valmistelu ja toimeenpanon aikataulu on koordinoitava huolellisesti. Muutoin ongelmia aiheutuu sekä toiminnalle, asiakkaille että henkilöstölle. Työnantaja on vastuussa eri organisaatioihin siirtyvän henkilöstön yhdenvertaisesta kohtelusta, aseman turvaamisesta sekä osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien toteutumisesta. Tehtävä- ja henkilöstösiirtojen eri organisaatioihin tulee tapahtua yhtä aikaa eli vuoden 2020 alusta (pl. eduskunnan jo hyväksymä liikennepalvelulaki, joka tulee voimaan 1.7.2018).

Käynnissä olevien lukuisien uudistusten valmistelun lopputuloksena on syntynyt ja syntyy nippu hallituksen esityksiä uudeksi lainsäädännöksi, joiden vaikutusten arviointi ja käsittely on eduskunnassa haasteellista siitä huolimatta, että keskeiset lait on luvattu viedä eduskuntaan samanaikaisesti ensi keväänä. Jos uudistusten voimaantulon aikataulut eivät ole synkronisia, joudutaan tekemään runsaasti säädösvalmistelutyötä väliaikaiseksi tarkoitettuja tehtäväjärjestelyjä varten.

Keskeiset ehdotukset

Yleisellä tasolla hallituksen esityksessä kuvattu työn- ja vastuunjako valtion ja maakuntien välillä vaikuttaa perustellulta ja meillä ei ole siihen huomautettavaa.

Valtiolle (Liikennevirasto) kuuluvat selkeästi esitysluonnoksessa luetellut omistajuuteen ja valtakunnalliseen tienpitoon liittyvät tehtävät. Samoin ne ELY-keskuksissa hoidetut tehtävät, joilla on valtakunnallinen ulottuvuus, on syytä siirtää Liikennevirastoon.

ELY-keskuksissa tienpidon tehtäviä hoitava henkilöstö siirtyisi edellä kuvatun tehtävänjaon mukaisesti maakuntiin ja Liikennevirastoon. Tämän lain sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön maakuntauudistukseen liittyvien säädösten (yksityistielaki, laki liikenteen palveluista, laki saariston kehityksen edistämisestä) mukaan siirtyvien tehtävien henkilöstövaikutukset olisivat niin, että maakuntiin siirtyisi 325 htv:tä ja Liikennevirastoon 88 htv:tä (tilanne 1.2.2017).

Keskeinen työkalu olisi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka valmistelusta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö eri toimijoiden kanssa. On erittäin tärkeää, että maakuntakohtaiset liikennejärjestelmäsuunnitelmat nivoutuvat saumattomaksi kokonaisuudeksi ja ylimaakunnallinen yhteistoiminta toteutuu tavalla, joka mahdollistaa tienpidon rajallisten määrärahojen tehokkaan ja koko liikennejärjestelmää palvelevan käytön. Liikenteeseen sopii erinomaisen huonosti kapeakatseinen (maakunnallinen) edunvalvonta. On myös riski, että suunnittelujärjestelmästä lukuisine toimijoineen sekä monitasoisine suunnitelmineen ja neuvotteluineen muodostuu raskas ja kankea. Ylihallinnoinnin välttämiseen on Liikenneviraston, maakuntien ja tienpien yhteistyöalueiden välisessä käytännön työssä kiinnitettävä erityistä huomiota. Avainasemassa on maakuntien välinen yhteistyö, jonka systemaattiseen kehittämiseen on luotava toimivat mallit ja annettava Liikennevirastolle riittävät ohjauksen työkalut. Ristiriitoihin ratkaisun hakeminen valtioneuvoston tasolla kertoisi melkoisesta epäonnistumisesta.

Lisäksi korostamme, että palvelutason määrittely valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille pääteille sekä muille maanteille on kaikkien tienkäyttäjien näkökulmasta äärimmäisen tärkeää. Yhtenäisen ja korkean palvelutason määrittely laintasolla on kannatettava ehdotus.

Taloudelliset vaikutukset

Maakuntauudistuksessa tienpidon rahoitus on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousarviomomentin erillisrahoitusta, mikä edistää valtakunnallisesti yhtenäistä tienpidon palvelutasoa sekä valtion väyläomaisuuden hallintaa. Maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon. Tämä on erittäin tärkeä linjaus.

Perustienpidon rahoitus on putoamassa nykyisestä 540 miljoonasta eurosta 505 miljoonaan euroon. Maakunnille jaettavaa rahoitusta olisi noin 425 miljoonaa euroa.

Kun rahoitus ja henkilöstöresurssi jaetaan valmisteilla olevien uudistusten toteutuessa useaan eri organisaatioon, on yksikkökustannusten nousu todellinen riski. Liikennehallinnossa on toteutettu keskittämisillä merkittäviä säästöjä (20–25 %), jotka ovat vaarassa voimavarojen hajauttamisessa kadota taivaan tuuliin. Jos liikenteen kustannustaso lähtee nousuun, on hallituksen esityksellä vaikutuksia kotitalouksiin, yksityisiin henkilöihin ja kansatalouteen toisin kuin hallituksen esityksessä väitetään.

Koska maakuntien yhteistoiminta on kustannusten hallinnassa ratkaisevassa asemassa, on yhteistoiminnan kaikkinaiseen edistämiseen panostettava.

Lisäksi Liikennevirastolle ja/tai liikenne- ja viestintäministeriölle on asetettava velvoite seurata kustannusten kehitystä ja keinot tehokkaasti puuttua kustannusten nousuun heti, kun jokin määritelty raja on ylittymässä (vrt. Liikenteen turvallisuusvirastolle tuleva velvoite seurata taksimatkojen hintoja).

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Vaikutukset organisaatioon ja henkilöstöön

ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 htv ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 htv. Tehtävistä ja henkilöstöstä noin puolet on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Selvää on, että jo toteutettuja keskittämisiä ei voida purkaa: Siihen resurssit eivät yksikertaisesti riitä.

Henkilöstövaikutusten arvioinnissa tyydytään kuvaamaan tehtävien siirtyminen eri organisaatioihin ja esittämään arvio tehtävien mukana siirtyvien henkilötyövuosien määrästä. Mitään muita henkilöstöön liittyviä vaikutuksia ei tuoda esille.

Maakuntiin (ja Valtion lupa- ja valvontavirastoon Luovaan) siirtyvän henkilöstön asemaa koskevat siirtymäsäännökset on sisällytetty maakuntauudistuksen ja valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävien uudelleenorganisointiin liittyvien lakien voimaanpanolakiin, joka tällä hetkellä käytettävissä olevien tietojen mukaan annetaan eduskunnalle maaliskuussa 2018. MAKU II-lakipaketin lausuntopalaute on vasta saatu ja sen perusteella lopulliseen hallituksen esitykseen tehtävien muutosten jatkovalmistelu kesken. Korostamme, että uudistettavaan maantielakiin (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) sisältyvien henkilöstön siirtymäsäännösten (pykälät 118 ja 120) on oltava sisällöltään yhteneväiset em. voimaanpanolain kanssa.

Lisäksi pitää lain yksityiskohtaisiin perusteluihin (pykälä 119) täsmentää kirjausta Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asemasta. Nyt viitataan vain yleisesti siirtymiseen virkamieslain nojalla. Esimerkiksi palkkausten osalta on tarpeen viitata valtion virkaehtosopimuksen allekirjoitus-pöytäkirjan 9 §:ään ja liitteeseen ”Eräät määräykset palkkatason turvaamiseksi”.

Pidämme välttämättömänä, että hallituksen esitykseen joko henkilöstövaikutusten arviointiin tai lain yksityiskohtaisiin perusteluihin lisätään maakuntauudistuksen ja liikennehallinnon virastouudistuksen periaate, että henkilöstön pakkosiirrot minimoidaan ja henkilöstö voi jäädä työskentelemään nykyisillä virka- ja työskentelypaikkakunnillaan. Tulisi kiinnittää huomiota myös etätyömahdollisuuteen.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Liikennehallinnon uudistukset koskettavat käytännössä koko hallinnonalan virastokenttää. Muistutamme hallinnonalan sisäisen yhteistoiminnan tärkeydestä. Henkilöstöä on siirtymässä tehtävien mukana moneen eri organisaatioon (koskee erityisesti ELY-keskuksia), jolloin ohjaavalla liikenne- ja viestintäministeriöllä on suuri vastuu osallistavan yhteistoiminnan toteutumisessa. Henkilöstön on vaikea löytää itsensä ja tehtävänsä kokonaisuuden hajotessa valmistelussa moneen eri hallituksen esitykseen.

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Pardian lausunto 4.9.2017 final.rtf

Siren Harri
Ammattiliitto Pro ry

Pohjois-Pohjanmaan liitto

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esitetty lain uusi nimi laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä on hyvä ja kuvaa hyvin uudistuksen tavoitteita ja periaatteita. Lain tarkoitus järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet sekä luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja maankäytölle on myönteinen tavoite. Vahvemman lähtökohdan antaisi, jos suunnitelmassa voitaisiin käsitellä kaikkia liikennemuotoja. Esityksen mukainen 10–12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma sekä maakuntakohtainen tienpidon ja liikenteen suunnitelma ovat tarpeellisia uudistuksia. Onnistuessaan em. suunnitelmat voivat tukea maakuntien itsehallintoa sekä tuoda suunnitteluun pitkäjänteisyyttä.

Pohjois-Pohjanmaan liitto totesi jo maantielain uudistamista koskevan arviomuistion kommentissaan, että valtakunnalliset yhteen toimipisteeseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja niitä hoitava henkilöstö on selkeintä keskittää tienpitäjälle. Näkemyksemme mukaan tehtävien varsinaisessa hoitamisessa olisi luonteva sijoittaa asiantuntijoita mahdollisimmat paljon alueelle, jolloin voidaan varmistaa alueellisen toimintaympäristön tuntemus ja viranomaisten yhteistyö. Lakiesityksessä ei ole tunnistettu riittävästi muuttuvasta työnjaosta aiheutuvia resurssi- ja osaamistarpeita maakunnissa. Sen sijaan useassa kohdassa todetaan resurssitarpeiden kasvu Liikennevirastossa. Toisaalta ei ole myöskään arvioitu valmisteilla olevan liikennehallinnon virastouudistuksen vaikutuksia ja haasteita maantielain tavoitteiden osalta.

Pohjois-Pohjanmaan liitto katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tienpidon tehtävien tosiasiallinen toteuttaminen maakunnissa mahdollistavat alueellisista tarpeista lähtevien muutosten toteuttamisen sekä alueilla muodostuneiden yhteistyösuhteiden ja -menettelyjen säilyttämisen ja vahvistamisen. Toisaalta esityksen perusteella jää epäselväksi mikä on maakunnan todellinen päätöksentekovalta. Valtaosa koko perustienpidon rahoituksesta kohdennetaan tienpitoon käytännössä valtakunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus rahoituksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien päätettäväksi. Periaatteena pitäisi olla, että valtion ohjaus keskittyisi isoihin linjoihin ja maakunnalla on riittävästi liikkumatilaa.

Myöskään yleiskatteellisen rahoituksen käyttöä tienpitoon ei tulisi lailla kieltää, vaan se tulee jättää suorilla vaaleilla valittujen maakuntavaltuustojen päätösvaltaan.

Esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa on todettu, että laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja. Liikennejärjestelmän kehityskohteet kytkeytyvät monin osin erityisesti kaupunkiseutujen maankäyttöön ja kasvuun, jonka vuoksi myös seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisi tunnistettava vahvemmin lain tavoitteissa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

4 § ja 13 a §: Pykälissä on määritelty osan maanteistä sisältyvään valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon sekä palvelutasovaatimukset ko. runkoverkkoon kuuluville maanteille. Esitysluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä selkeitä määrittelyperusteita runkoverkolle. Tämän vuoksi runkoverkkoon ei voi ottaa tarkemmin kantaa tässä vaiheessa.

13 § 1 mom.: Maantieverkkoa kehitettäessä tulisi ottaa valtakunnallisia tavoitteita tarkentava ja oikeusvaikutteinen maakuntakaava huomioon keskeisenä alueidenkäyttöä ohjaavana ja yhteen sovittavana asiakirjana. Tämän voisi ilmaista esimerkiksi kirjauksella: ”Lisäksi tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja niitä tarkentavien maakuntakaavojen toteuttamista”.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

15 d §: Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on myönteinen tavoite. Se luo lakisääteisenä asiakirjana selkeyttä nykyiseen toteutettavien hankkeiden valintakäytäntöön.

15 e § 3 momentti: Liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään käyttäjälähtöisesti. Tässä on määrittelyvirhe, sillä Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittäminen ei liene kaikkein olennaisin tavoite, vaan itse liikennejärjestelmän. Tulisiko kirjaus olla siis ”liikennejärjestelmää kehitetään käyttäjälähtöisesti”?

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Lakiesityksen vastuiden määrittely ei ole kaikilta osin selkeä esimerkiksi maakuntien ja yhteistyöalueiden näkökulmasta. Luvun pykälien perusteella maakunnan todellinen päätöksentekovalta jää epäselväksi, sillä käytännössä yhteistyöalueita ja tienpidon sopimusta koskevissa menettelyissä on jätetty ns. perälautana mahdollisuus myös valtioneuvoston määräämisvaltaan erimielisyystilanteissa.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

15 r §: Esitysluonnoksesta jää epäselväksi mitkä ovat erityiset syyt miksi tienpitäjä voi ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen. Tausta-ajatuksena lienee ollut nykyisenkaltainen menettely, jossa liikennevirasto vastaa laajemmista

tai erityisosaamista edellyttävistä hankkeista alueellisen tienpitäjän sijaan. Osaamisen ylläpitämiseksi tulisi tienpidon yhteistyöalueilla toteuttaa myös vaativia yleis- ja tiesuunnitelmia.

15 r §:n 3. momentti: Kirjauksessa on mainittava myös oikeusvaikutteinen maakuntakaava maakunnan alueidenkäyttöä ohjaavana ja yhteen sovittavana asiakirjana mukaan suunnittelua ohjaaviin tekijöihin.

15 s, t ja u §: Hankearviointi ja suunnitteluperusteiden määrittely ovat periaatteessa toimivia menettelyitä, mutta ne pitäisi määritellä tarkemmin. Osaamisen kehittämiseksi tulisi tienpidon yhteistyöalueille antaa vedettäväksi myös vaativia yleis- ja tiesuunnitelmia.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Saranpää Toni
Pohjois-Pohjanmaan liitto

Outdoor Finland - Suomen ulkomainosliitto ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Kiinnitimme erityistä huomiota lausuntoluonnoksen kohtaan § 109 a. Lausunto löytyy kokonaisuudessaan liitteestä.

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lausunto_LVM_1770_03_2016_040917.pdf

Koskinen Jemina
Outdoor Finland - Suomen ulkomainosliitto ry

Lausunto

04.09.2017 5329/08.01.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Tampereen kaupungin mielestä maantielain uudistamista ei tulisi tehdä ajankohdassa, jolloin maakuntien perustaminen on vielä kesken. Esityksen mukaan maantielaki muutettaisiin laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Tampere pitää hyvänä, että liikennejärjestelmää ja maankäyttöä yhteensovittavaa kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavaa liikennejärjestelmäsuunnittelua säädellään yhtenä kokonaisuutena. Esityksessä on tunnistettu hyvin toimivan, turvallisen ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet, toteutuksessa tarpeellinen laaja keinovalikoima rahoituskehyksineen sekä tarve monipuoliselle yhteistyölle. Kuitenkin kaupunkien ja kaupunkiseutujen rooli liikennejärjestelmän kehittämisessä alueellaan on jätetty huomioimatta sekä itse lakiesityksessä mutta myös perusteluteksteissä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

2 § Soveltamisala: Esityksen mukaisesti laissa säädetään kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Kuntien, kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu on tarkoituksella jätetty pois laista. Tampere katsoo, että etenkin suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen rooli liikennejärjestelmätyössä olisi tunnistettava ja mainittava lain yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Kasvavilla kaupunkiseuduilla väestökasvun myötä maankäytön aktiivinen kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä ja jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua. Näissä valtakunnallisesti keskeisissä solmupisteissä tulee eri toimijoiden yhteistyönä ratkaista valtakunnallisen pitkämatkaisen liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus sekä paikalliselle liikkumiselle asetetun kestävän liikkumisen tavoitteiden toteuttamiskeinot. Kaupunkiseudut tulevat jatkossakin laatimaan liikennejärjestelmäsuunnitelmia tai liikennejärjestelmän kehittämislinjauksia sisältäviä suunnitelmia kuten rakennesuunnitelmia. Näiden suunnitelmien rooli liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuudessa tulisi Tampereen näkemyksen mukaan määritellä ja kirjata yksityiskohtaisiin perusteluihin.

4 § Maantiet: Esityksen mukaisesti maantiet jaettaisiin Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä valittaviin valtateihin ja kantateihin sekä Liikenneviraston päätöksellä valittaviin seututeihin ja yhdysteihin. Liikenne- ja viestintäministeriö päättää mitkä valtatiet ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Tampere katsoo, että runkoverkon määrittely on

kannatettavaa. Maanteiden luokittelua tullaan todennäköisesti käyttämään perusteluna rahoituksen kohdentamisessa. Määrittelyllä on siten merkitystä elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytyksiin ja siten kuntien elinvoimaan. Kunnilla tulisi täten olla mahdollisuus lausua mielipiteensä maanteiden luokittelusta.

12 § Maantien käytön maksullisuus: Esityksen mukaan maantien käyttö on voimassa olevan lainsäädännön tavoin maksutonta. Suurilla kaupunkiseuduilla liikkumisen ohjaus kohti kestäviä kulkumuotoja edellyttää monipuolisen keinovalikoiman käyttöä. Liikkumisen kustannus vaikuttaa merkittävästi kulkutapavalintoihin. Tienkäyttömaksuista on kansainvälisesti hyviä kokemuksia joukkoliikenteen ja pyöräilyn palveluiden ja infrastruktuurin rahoittamisessa sekä olevan infrastruktuurin kysyntäpiikkien tasaamisessa. Tampereen näkemyksen mukaan lainsäädännön tulisi mahdollistaa tienkäyttömaksut vaikka maksujen käyttöönottoa ei juuri tällä hetkellä pidetäkään ajankohtaisena.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

15 d § Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintäministeriön on valmisteltava valtioneuvoston hyväksyttäväksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, tavoitteet, toimenpide-ehdotukset tavoitteiden ja palvelutason toteuttamiseksi sekä rahoituskehykset. Suunnitelmaan on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10−12 vuodeksi. Tampere pitää valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tarpeellisena. Erityisen hyvänä pidämme, että liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden rahoitukseen saadaan pitkäjänteisyyttä. Ennustettavuuden vastapainona rahoituskehyksen tulisi mahdollistaa nopea reagointi elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin.

15 e § Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma: Esityksen mukaan maakunnan on valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi laadittava toimialueelleen monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Esityksessä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältövaatimukset ovat yleisemmällä tasolla kuin 15 d §:ssä kuvaus valtakunnallisen suunnitelman sisällöstä. Esityksen mukaan (15 h §) valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmien sisällöstä. Tampere katsoo, että maakunnalliselta liikennejärjestelmäsuunnitelmalta vaadittava minimisisältö tulisi määritellä laissa. Maakunnan harkinnan mukaisesti suunnitelman sisältöä voitaisiin paikallisten tarpeiden mukaisesti laajentaa ja toteuttaa esim. jonkun muun strategisen suunnitelman yhteydessä.

Esityksessä todetaan, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa. Tampere pitää kirjausta epäselvänä ja esittää, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman oikeudellista ohjausvaikutusta kuntien, kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä yleiskaavoitukseen tulisi täsmentää. Pidämme tärkeänä, että kunnilla säilyy jatkossakin itsenäinen kaavajärjestelmän mukaisesti ohjattu kaavoitusoikeus.

Perusteluteksteissä todetaan että liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta olisi mahdollista tehdä aiesopimuksia ja muita sopimuksia valtion tai toisten maakuntien välillä. Näitä ei pidä sekoittaa suurilla kaupunkiseuduilla käytössä olevaan MAL-sopimusmenettelyyn, jolla sovitaan valtion ja kuntien välillä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisesta ja tarvittavista

toimenpiteistä. Tampere pitää MAL-sopimusmenettelyä toimivana ja kannattaa menettelyn jatkamista tulevaisuudessakin. Tulisikin harkita MAL-sopimusmenettelyn kirjaamista lain yksityiskohtaisiin perusteluihin. Maakuntauudistuksen jälkeen maakunta korvaa nykyisen ELY-keskuksen MAL-sopimuksissa allekirjoittajatahona. Perusteluista ei ilmene uusien aiesopimusten tai muiden sopimusten suhdetta MAL-sopimuksiin eikä kuntien ja kaupunkien roolia uusissa sopimuksissa. Tampere katsoo, että sopimusmenettelyn avulla yhteiskehittämishankkeiden toteutus on ketterää ja toimivaa, mutta erilaisten sopimusmenettelyjen roolit tulisi selvästi määritellä.

15 f § Menettely suunnitelmia valmisteltaessa: Perusteluteksteissä todetaan, että sekä valtakunnallinen että maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa. Tampere pitää tavoitetta hyvänä. Toimijat on kuvattu lakiesityksessä erittäin yleisellä tasolla. Tampere katsoo, että suuret kaupungit ja kaupunkiseudut ovat merkittäviä toimijoita, jotka tulisi lakitekstissä mainita erikseen ja niiden roolia suunnitelmien laatimisessa vahvistaa.

Perusteluteksteissä on kuvattu maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien rooli keskeisenä lähtöaineistona valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelussa. Tampereen näkemyksen mukaan vastaavasti tulisi tunnistaa suurten kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä MAL-sopimusten rooli maakunnallisten ja valtakunnallisen suunnitelman lähtöaineistona.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

15 o § Tienpidon sopimusta koskeva menettely: Lain tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys. Kuntien sisällä maantiet ja kadut muodostavat käyttäjilleen yhtenäisen verkoston eikä hallinnollisten rajojen tulisi näkyä liikkujille. Tienpidon ja liikenteen suunnitelma (15 m §) ja tienpidon sopimus (15 n §) määrittelevät käytännössä maanteiden palvelutason. Lakiesityksen mukaan sopimukset valmistellaan maakunnan ja valtion kesken. Tampere katsoo, että kunnilla tulisi olla mahdollisuus osallistua sopimusten valmisteluun esimerkiksi lausunnonantajana luonnosvaiheessa.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Lakiesitykseen on lisätty uusina vaiheina hankearviointi (15 s §) ja jälkiarviointi (32 §) sekä yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet (15 t §). Tampere pitää näitä vaiheita tarpeellisina. Kunnat ja kaupungit tulisi huomioida keskeisenä yhteistyötahona arvioinneissa ja suunnitteluperusteiden määrittelyssä.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Seimelä Katja
Tampereen kaupunki

Keski-Pohjanmaan liitto

Lausunto

04.09.2017 204/1301/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esitys maantielain muuttamisesta huomioi perustettaville maakunnille maakuntalain 6 §:n mukaan siirtyvät tienpidon ja liikennesuunnittelun sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun tehtäväkokonaisuuksien järjestämisen. Samalla otetaan huomioon toimijoiden roolit ja omistajaohjauksen toteutuminen siirrettäessä tienpidon järjestämisen tehtäviä valtiolta maakunnalle sekä edelleen valtakunnallisesti keskitettynä hoidettavaksi Liikennevirastoon siirtyvät tehtävät. Uutena kokonaisuutena esitetään säännökset kaikkia liikennemuotoja koskevasta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta sekä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisällyttämistä uudistettavaan lakikokonaisuuteen. Maantielain uudistamisen ja sisällön laajentamisen myötä sen nimi ehdotetaan perustellusti muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maakuntauudistuksen edetessä lakivalmisteluissa esitetyllä tavalla tienpidon roolitus muuttuu ja toimijakenttä muotoutuu uudelleen. Esitetty työnjako Liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja maakuntien välillä on riittävän selkeä. Keski-Pohjanmaan liitto pitää tärkeänä linjausta sekä maakunnan liikenneviranomaisesta, että yhteistyöalueella järjestettävistä tehtävistä yhteistyösopimuksen mukaisesti. Jokaisessa maakunnassa on tärkeää ylläpitää osaamista ja säilyttää päätösvaltaa liikennekysymyksissä. Yksittäisenä teknisenä huomiona lakiluonnoksen määritelmiä koskevan 3 § 6 kohdassa viittaus tienpidon yhteistyöalueella tulisi olla 15 i §:än luonnokseen kirjatun h:n sijaan. Sama viittausvirhe esiintyy ehdotuksessa myös myöhemmin pykälässä 15 j.

Maantieverkon kehittämistä, rakentamista ja kunnossapitoa säätelevässä 13 §:ssä viitataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin sekä valtioneuvoston periaatepäätökseen liikenneturvallisuudesta. Lisäksi säädöksen mukaan tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista, alueiden kehittämistä sekä maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteuttamista. Säädöksessä ei kuitenkaan huomioida maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa lainkaan.

Lakiehdotuksen tekstiä voitaisiin edelleen tältä osin tarkistaa. Samoin ”maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavat tavoitteet” voitaisiin ajatella korvattavan yksinkertaistaen yleispiirteisessä maankäytön suunnittelussa asetettavilla tavoitteilla.

Maanteiden palvelutason nostaminen lakiehdotukseen 13a §:än asettaa hyviä tavoitteita liikenneverkon kehittämiselle. Käytännössä asiakkaiden eli kuten perusteluissa on määritelty, kansalaisten ja elinkeinoelämän, palvelutaso-odotuksiin vastaaminen ei ole yksinomaan tässä laissa määritettyjen tienpidosta vastaavien viranomaisten vastuulla, vaan palvelutaso muodostuu viimekädessä markkinaehtoisten toimijoiden tuottamien liikenne- ja kunnossapitopalvelujen seurauksena. Viranomaistoimijoilla on vaikutusmahdollisuus toimintaympäristöön ja palvelutasoluokituksella sille asetettaviin tavoitteisiin. Tämä näkökulma tulisi näkyä perusteluissa.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelua koskeva uusi osio tarkentaa nykisin maakuntaliittojen johdolla tehtävän maakunnallisen tai ylimaakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta. Valtakunnallinen pitkän tähtäimen liikennejärjestelmäsuunnitelma, johon sisältyy rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi, on erittäin tervetullut valtakunnallisia liikenteen tavoitteita täsmentävä kokonaisuus.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeva 15 e § edellyttää, että maakunta laatii toimialueelleen monivuotisen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman ”valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämiseksi”. Vain valtakunnallisesta maakunnalliseen ohjautuva liikennejärjestelmäsuunnitelma ei käytännön työssä ole toimiva ratkaisu, vaan näiden suunnitelmien tulisi keskustella keskenään myös toiseen suuntaan; maakunnallisesta tai maakuntien yhteisesti laatimista maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista tulee nostaa esille valtakunnallisesti käsiteltäviä kysymyksiä, joita linjataan valtakunnallisiin tavoitteisiin ja toimintaohjelmiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltavassa valtakunnallisessa työssä.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tai sen valmistelua koskevaa menettelyä käsittelevään pykälään voitaisiin lisätä liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksyminen maakunnan korkeimmassa päättävässä elimessä, jolloin sen rooli olisi tasapainoisempi maankäyttöä ohjaavan maakuntakaavan rinnalla ja liikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyö sitä kautta vahvistuisi maakunnan sisäisissä prosesseissa.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Keski-Pohjanmaan liitto pitää muotoilua tienpidon yhteistyöalueista sopimisesta 15i §:ssä onnistuneena. Tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen on järkevää käsitellä maakuntia suurempina kokonaisuuksina. Palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen ja tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen ovat lakiluonnoksessa asetettavia tavoitteita, joiden mukaan maakuntien tulisi muodostaa lakipykälässä enintään yhdeksään tienpidonalueeseen rajatut yhteistyöalueet.

On hyvä, että tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyyden varmistamiseksi. Yhtenäisellä rahoituskehyksellä ja rahoituksen käyttöä ohjaavilla maakunnittain tienpidon yhteistyöalueella laadittavilla tienpidon ja liikenteen suunnitelmalla ja tienpidon sopimuksella ei kuitenkaan ole syytä rajoittaa erillisen tienpidon rahoituksen ohella mahdollisuutta yleiskatteellisen rahan käyttämiseen liikenteen hankkeisiin tai suunnitteluun maakunnan omalla päätöksellä. Viimekädessä päätösvalta sopimuksista ja niiden sisällöistä on oltava maakunnilla itsellään.

Lakiluonnoksen kirjaukset tiedonsaantioikeudesta 15 q §:ssä ovat tarpeellisia. Maakunnan liiton näkökulmasta liikennejärjestelmätyön haasteena on toisinaan ollut ajantasaisen tiedon saatavuus. Tiedon digitalisoitumisen ja avoimempien tietovarantojen myötä tilanne on jatkuvasti helpottunut, mutta kirjaus on edelleen tärkeä lisä ja sen toteuttamiseksi tienpitäjän ja maakuntien välillä on oltava toimiva järjestelmä tietojen vaihtoon.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Tienpidon yhteistyöalueelle tulevat tehtäväkokonaisuudet on resursoitava maakuntiin ja niille on osoitettava riittävä rahoitus kunnossapidon ja rakentamisen ohella myös maantien suunnittelun kokonaisuuden hoitoon, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisvalmius on olemassa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Räisänen Janna
Keski-Pohjanmaan liitto

Oikeuskanslerinvirasto

Lausunto

04.09.2017 OKV/51/20/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeuskanslerilta hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta. Esityksellä toteutettaisiin liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta perustettaville maakunnille. Lisäksi eräitä tehtäviä siirrettäisiin maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Esitykseen sisältyvät mm. ehdotukset uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä. Totean, että minulla ei ole huomautettavaa esityksestä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Pyökäri Laura
Oikeuskanslerinvirasto - Oikeuskansleri

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Maantielain muutos (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) on hallintorakenne edellä laadittu esitys. Se määrittelee valtion ja maakunnan suhteita ja tehtäviä. Tarkemmin ottaen, hallituksen esitys tunnistaa valtion, maksimissaan yhdeksän yhteistoiminta-alueen ja 18 maakunnan tehtäviä ja vastuita. Tällaisessa 3-portaisessa rakenteessa on aina riski, että hallinto on päällekkäistä, roolit epäselviä ja todellinen vastuun kantaminen vaikea tunnistaa. Monin osin rahoituksen jakaminen 18 maakuntaan ei tuota tehokasta tienpitoa, minkä vuoksi lakiin on tulossa määräys usean maakunnan yhteistyöalueista. RAKLI ry:n kanta on, että lain perusteluissa tulee esittää, mitkä ylipäätään ovat niitä tehtäviä, joita yhteistoiminta-alue ei pysty hyvin hoitamaan, ja jotka siksi osoitetaan yksittäisen maakunnan hoidettavaksi.

RAKLI ry pitää tärkeänä, että liikkumisen kokonaisuus etenee liikkuminen palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) mukaisesti. Silloin liikkumista on katsottava koko infrastruktuurin tuottamana palveluna, eikä pilkottuna esimerkiksi maanteitä omaksi kehittämisen lohkokseen. Maantielain muutoksen tulee edistää MaaS-konseptin toteutumista.

Maakuntien oman alueen kehittäminen ei saa ajaa valtakunnallisen yhteyden säilyttämisen ohi. Valtakunnallisten yhteyksien riittävä palvelutaso on turvattava. On hyvä, että isot investoinnit päätetään edelleen valtakunnallisesti ja niiden rakentaminen tehdään keskitetysti.

Liikennejärjestelmän kokonaisuuden ja liikkumisen sujuvuuden kannalta on erityisen oleellista se, miten suurten kaupunkiseutujen sisäinen ja välinen liikkuminen sujuu. Uudessa maantielaissa tulee linjata, miten se tukee kuntien, kaupunkiseutujen ja edelleen laajempien kasvuvyöhykkeiden ja -käytävien kestävää liikkumista. Esimerkiksi: Mikä on maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tienpidon suhde kaupunkiseutujen suunnitteluun ja toimenpiteisiin? Miten maanteiden käytön maksuttomuuden arvioidaan sopivan yhteen kasvavien kaupunkiseutujen maankäytön ja kestävän liikkumisen tulevaisuuden tarpeisiin? Onko maksuttomuuden oltava lakiin kirjattuna? Miten suosiota

suuresti kasvattanut pyöräily huomioidaan maantien käyttötyyppinä esimerkiksi palvelutasomäärittelyissä? Mahdollistaako laki innovatiivisten rahoitus- ja toteutusmallien käyttöä liikenteen hankkeissa?

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

RAKLI ry pitää tärkeänä, että hallituksen esitys korostaa liikenteen palvelujen kehittymisen asettamia vaatimuksia maanteiden suunnittelulle ja rakentamiselle. Palvelujen kehittymismahdollisuudet tulee turvata ja niitä on myös tarpeen aktiivisesti edistää.

Tässä lakiuudistuksessa ei ole tarkoitus määritellä varsinaisesti liikkumisen palveluja, mutta on huolehdittava, ettei tämä laki muodosta palvelujen kehittämiselle esteitä, tai ylläpidä vanhentuneita tai pian vanhentuvia liikenteen rakenteita.

Omaisuuden elinkaaritehokas hallinta on hyvä tavoite.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Maakuntatason liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulee muodostaa riittävän yhtenäinen valtakunnallinen kokonaisuus. Käytännössä tämä edellyttää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ohjaavaa roolia suhteessa maakuntien suunnitelmiin. RAKLI ry kannattaa lämpimästi, ja pitää välttämättömänä, pitkän aikavälin valtakunnallista suunnittelua ja suunnitelmalle laadittavaa rahoitus- ja toimenpideohjelmaa.

Hallituksen esityksessä todetaan hyvin, että liikennejärjestelmäsuunnittelu on pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua, jossa huomioidaan liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus (MALPE), toimintojen synnyttämä liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikkumisen palvelut, liikenneturvallisuus sekä vaikutukset ja rahoitustarve. Tällä tavoin varmistetaan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelu kokonaisuutena osana valtakunnallista tai seudullista suunnittelua eikä erillään kokonaisuudesta. On hyvä, että maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun edellytyksenä on Liikenneviraston osallistuminen suunnitteluprosessiin.

RAKLIn näkemys on, että maakunta (sekä maakuntien yhteistyö) on lähtökohtaisesti sopiva taso liikennejärjestelmän suunnittelulle. Lakiuudistuksessa tulisi kuitenkin tarkentaa, mikä on maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun ja kuntien tai kaupunkiseudun suunnittelun välinen suhde. Maakunnan alueen vaikuttavimmat liikenteen ratkaisut kohdistuvat kaupunkeihin ja kaupunkiseutuihin. Miten varmistetaan kaupunkiseutujen MALPE-suunnittelun, liikkumisen strategioiden ja toteutusohjelmien toteutuminen maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun puitteissa, kun kunnat eivät ole edustettuina maakunnan päättävissä elimissä? Ei riitä, että laissa

todetaan kuntien mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnokseen ja esittää siitä mielipiteensä (15f §/3).

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

RAKLI ry näkee ongelmaksi (epäselvät roolit, vastuun kantaminen) tienpidon hallinnon hajautumisen kolmelle tasolle: valtio, 9 yhteistoiminta-aluetta, 18 maakuntaa. Yhteistoiminta-alueita edellytetään sen vuoksi, että yksittäisten maakuntien ei katsota olevan riittäviä hoitamaan tiettyjä tehtäviä. Entä voisiko yhteistoiminta-alueet hoitaa kaikkia maakunnille osoitettavia tehtäviä? Lakiperusteluissa tulisi selvästi esittää, mitä asioita 9 yhteistoiminta-aluetta eivät kykenisi hoitamaan, eli miksi osa tehtävistä on tarve hajauttaa 18 maakunnalle. Tavoitteena tulisi olla vastuiden jakautuminen kahdelle tasolle kolmen sijaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Kurunmäki Kimmo
Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry

Finavia Oyj

Lausunto

04.09.2017 FINAVIA 1593

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Lentoliikenne sisältyy liikennejärjestelmän kokonaisuuteen. Lentoliikenne poikkeaa muista määritelmän alaisista liikennemuodoista, koska sen järjestäminen rahoitetaan maksuina palvelun käyttäjiltä eikä osana valtion tai kuntien rahoitusta. Lentoliikenteen merkitys on pitkien etäisyyksien maassa ja Euroopasta katsoen meren takana sijaitsevassa Suomessa suuri. Suomen elinkeinoelämä tarvitsee kattavat ja sujuvat yhteydet, ja kattava yhteystarjonta on mahdollinen runsaan Aasian vaihtomatkustuksen vuoksi.

Lentoliikenteen tärkein infrastruktuuri on lentoasemat. Lentoasemien saavutettavuuden vuoksi sujuvat maaliikenneyhteydet ovat tärkeät. Eri liikennemuotojen muodostamissa pitkien etäisyyksien matkaketjuissa lentoliikenne on olennainen osa kokonaisuutta, jolloin korostuvat liittymäliikenteen yhteydet lentoasemalle ja sieltä eteenpäin.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Lakiehdotuksen perusteella strategisen tason valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaa Liikennevirasto, joka pyytää tarvittaessa mm Finavialta lausuntoa liikennejärjestelmän suunnitelmaluonnoksesta. Maakuntatasolla liikennejärjestelmäsuunnittelu on maakuntien tehtävä ja mm Finavia voi osallistua tähän vuorovaikutteisesti tai lausuntomenettelyllä. Finavia katsoo, että tapauskohtaisesti tästä mallista on voitava poiketa, mikäli valtakunnallisella liikennejärjestelmätasolla strategiset linjaukset ovat sellaisia, että ne merkittävästi vaikuttavat lentoliikenteen ja sen infran järjestämiseen joko valtakunnallisesti tai maakunnallisesti.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Routama Satu
Finavia Oyj - T&Y Ympäristö

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut ehdotuksensa maantielain muuttamiseksi. Esityksellä toteutettaisiin maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin myös eräitä tehtäviä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännökset. Esitykseen sisältyy myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus ja muista järjestelyistä. Maantielain nimike ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausunnonantajia esittämään yleiset huomionsa esityksestä, huomiot lukukohtaisesti sekä mahdolliset muut huomiot.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) kiittää lausuntopyynnöstä. MaRan lausunnossa asiat käsitellään teemoittain pykäläkohtaisen kommentoinnin sijaan. Lausunnon sisältö on tästä syystä kirjattu lausuntopalvelussa kokonaisuudessaan kohtaan yleiset huomiot esityksestä.

1. Toimivan maksuttoman maantieverkoston merkitys matkailulle

MaRa toteaa, että sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeää matkailuelinkeinolle. Tiestöllä on merkitystä sekä matkailijoille että matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri

puolilta maata kaikkina vuodenaikoina henkilöautolla ja linja-autoilla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole raiteita. Lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista tyypilliselle lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua oman auton kanssa. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhkasuomen ulkopuolelle.

Tiestöllä on merkitystä myös Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta. Esimerkiksi venäläisistä lähes 90 prosenttia saapuisi Suomeen autoilla. Henkilöautoilla saapuvia olisi lähes puolet. Suomi kilpailee venäläisistä matkailijoista muun muassa Baltian maiden ja Etelä-Euroopan maiden kanssa.

Kiertomatkailijat ovat Suomen matkailun kannalta tärkeä matkailijaryhmä. Kiertomatkailijat käyvät matkan aikana kahdessa tai useammassa maassa. Kiertomatkailijat muodostavat Suomen ulkomaanmatkailijoista lukumääräisesti merkittävän osan. Tälle matkailijaryhmälle on tärkeää maksuton ja hyvätasoinen tiestö ja toimivat liikenneyhteydet kokonaisuutena. Suomen eräs vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta.

Maateitä kehitettäessä ja suunniteltaessa tulee huomioida myös pyöräreittien kehittäminen. Pyöräilymatkailun suosio on kasvamassa ja yhä useammat matkailijat toteuttavat lomallaan matkakohteensa lähiympäristössä tai myös pidemmillä valtakunnallisilla pyöräreiteillä pyöräretkiä. Valtakunnalliset pyöräreitit kulkevat usein maisemallisesti kauniilla runkoverkon ulkopuolisilla maanteillä. Pyöräilyn turvallisia olosuhteista huomioita tulee kiinnittää etenkin maanteiden piennarleveyteen.

MaRa esittää, että esityksen yleisperusteluja täydennetään niin, että siinä kuvataan tarkemmin palvelutasoltaan asianmukaisen ja maksut-toman maantieverkoston merkitys matkailuelinkeinolle.

Ehdotuksen mukaan 12 §:n otsikko ”lauttamaksut” ehdotetaan muutetta-vaksi otsikoksi ”maantien käytön maksullisuus”. Pykälän mukaan maantien käyttö on nykyiseen tapaan maksutonta. MaRa kannattaa ehdotusta. Myös matkailuelinkeinon näkökulmasta on erittäin tärkeää, että maanteiden käyttö on maksutonta. Pykälän otsikon tulisi olla ”maantien käytön maksuttomuus ja lauttamaksut”.

Lauttamaksujen maksullisuudesta on tällä hetkellä voitu säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Esityksen mukaan niistä voitaisiin säätää jatkossa valtioneuvoston asetuksella.

Asetusta lauttamaksuista ei ole annettu. MaRa pitää tätä perusteltuna. Lautat kuuluvat osaksi tiestön infrastruktuuria vesistöjen ylittämiseksi esimerkiksi saaristoissa ja ne ovat vaihtoehtoja kalliimmille silloille tai muille ratkaisuille. Niiden käyttö on perusteltua kattaa julkisilla varoilla perimättä niiden käytöstä maksuja. Maksujen periminen nostaisi ajoneuvolla liikkumisen kustannuksia etenkin saaristossa ja vähentäisi kotimaan matkailua.

2. Maanteiden palvelutasosta ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta

Kun tienpidon kunnossapitovastuu ja muita tehtäviä siirretään valtiolta maakunnille valtion jäädessä maanteiden omistajaksi, on tärkeää varmistaa laissa maanteiden asianmukainen palvelutaso riippumatta maakuntarajoista.

Maantielaissa ei ole tällä hetkellä säännöstä maanteiltä vaadittavasta palvelutasosta. Lakiin ehdotetaan nimenomaista säännöstä maanteiden palvelutasosta (13 a §). Palvelutasossa erotetaan runkoverkot ja muut maantiet.

On perusteltua, että runkoverkolla on muuta maanteitä korkeammat palvelutasovaatimukset, mutta on yhtälailla tärkeää, että runkoverkon ulkopuolisilla maanteillä taataan tosiasiassa sellainen palvelutaso, joka vastaa tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia ja maantien tosiasiallista käyttöä. Tämä on tärkeää myös matkailuelinkeinolle, koska moneen suosittuun matkailukohteeseen ajetaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä ja varsinkin lomakaudella ja muun sesonkiaikana matkailuliikenne on teillä vilkasta.

MaRa pitää tärkeänä, että palvelutasoon kuuluvat seikat kirjataan lakiin. Maanteiden palvelutaso on kokonaisuus, johon liittyy hyvin hoidettu ja kunnossapidetty tiestö, ajantasaisen tiedon olemassaolo tieolosuhteista sekä tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia vastaavat palvelut ja taukopaikat. Taukopaikkoja osana palvelutasoa käsitellään tarkemmin seuraavassa kohdassa.

Uusi laki koskee maanteiden lisäksi kaikkia liikennemuotoja. Liikennejärjestelmäsuunnittelu sisältää ”kaikki liikennemuodot ja kulkutavat sekä niihin liittyvät liikennetiedot ja liikennepalvelut”. Suunnittelu käsittäisi eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuuden yhteensovittamisen. Lakiehdotuksessa todetaan liikennejärjestelmiin liittyvistä tavoitteista, mutta ehdotus jättää epäselväksi, miten liikennejärjestelmäsuunnittelu käytännössä toteutettaisiin jatkossa. Kesken oleva maakuntauudistus tekee arvioinnista vaikeaa. Lakiluonnoksesta puuttuu selkeät vaikutusarvioinnit monelta osin ja liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta niitä ei ole ollenkaan.

MaRa pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa varmistutaan siitä, että liikennejärjestelmä säilyy yhtenäisenä, vaikka tehtävät jakautuvat liikennevirastolle ja maakunnille.

Suomessa tulee toteuttaa pitkän tähtäimen tavoitteellista suunnittelua ja kehittää liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun toteutuksella on merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän toimijoille. Laissa suunnittelua koskevissa pykälissä tulisi varmistaa kaikkien relevanttien elinkeinoelämän tahojen ottamisen mukaan suunnitteluun. Tämä koskee kaikkia toimivasta, kattavasta ja mahdollisimman hyvin yhteen sovitetusta liikennejärjestelmästä riippuvaisia elinkeinosektoreita. Saavutettavuuden varmistamiseksi keskeistä on, että suunnittelussa on mukana sekä matkailuelinkeino että liikenteenharjoittajat. Lain perusteluista liikenteenharjoittajista on jäänyt epähuomiossa mainitsematta raideliikenteen toimijat. Lakiehdotusta tulee tältä osin täydentää.

Vastuiden jakautuessa liikennevirastolle ja maakunnille tulee varmistua myös siitä, että kokonaiskustannukset eivät nouse. Hallintokustannusten sijaan niukkoja taloudellisia resursseja tulee suunnata ylläpidon lisäksi infrastruktuuri-investointeihin, jotka ovat suomalaisen elinkeinon kilpailukyvyn turvaamisessa keskeisessä asemassa. Oikein kohdennettuna investoinneista hyötyy myös matkailuelinkeino.

Lakiehdotuksessa joukkoliikenne on jätetty varsin vähälle huomiolle.
Liikennejärjestelmäsuunnistelussa on tärkeää huomioida toimivan, kattavan ja maksuttoman maantiestön kehittämisen lisäksi myös toimivat joukkoliikenneyhteydet. Joukkoliikenneyhteyksien edistäminen ja yhteensovittaminen muun liikkumisen kanssa on merkityksellistä matkailuelinkeinon kannalta.

Asianmukaisen palvelutason toteuttamiseksi, maantieverkoston ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja elinkeinojen intressien huomioimiseksi val-takunnallinen strategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehtävä vähintään 10 vuoden jaksoille. Myös matkailualalla on oltava edustus jatkossakin strategia- ja suunnitteluvaiheissa niin valtakunnallisella kuin alueellisella tasolla. Suunnittelulla tulee varmistaa myös tasa-arvo maakuntien välillä maanteiden palvelutasossa.

3. Palvelualueiden kehittäminen

Taukopaikat tekevät matkanteosta sekä viihtyisämpää että turvallisempaa. Taukopaikat lisäävät liikenneturvallisuutta, kun ne mahdollistavat asianmukaisten taukojen pitämisen. Tienkäyttäjät odottavat taukopaikoilta monipuolisia palveluita.

Taukopaikoilla on myös keskeinen merkitys osana raskaan liikenteen turvallista työympäristöä. Maantielain palvelutasoa koskevan säännöksen pe-rusteluissa on nostettu tämä esille ja todettu,

että ammattiliikenteen levähdyspaikkojen tarve on maantien rakentamisessa huomioitava liikenteen palvelu. Ajo- ja lepo-aika-asetus määrittää kuljettajille tarkat tauot, minkä toteutuminen edellyttää sitä, että maanteillä on riittävästi asianmukaisia taukopaikkoja raskaalle liikenteelle.

Voimassaolevan maantielain 8 §:n nojalla palvelualueita ovat ainoastaan maantiehen kuuluvat pysäköintialueet ja levähdysalueet. Toiminnallisesti asiaa tarkastellen palvelualueita on kuitenkin myös yksityiset liikenneasemat, joita Suomessa on useita satoja. Näitä kaikkia on tarkasteltu kokonaisuutena ja rinnakkain Liikenneviraston 36/2015 selvityksessä raskaan liikenteen taukopaikoista. Liikenneasemilla on huomattavasti monipuolisemmat ja laadukkaammat palvelut ja tilat verrattuna tavanomaisiin pysäköintialueisiin ja levähdysalueisiin, joissa palveluja ei juurikaan ole. Omalla autolla kulkevat, joukkoliikennettä käyttävät ja ammattikuljettajat haluavat useimmiten pitää taukonsa palveluiden äärellä tyhjän pysäköinti- tai levähdysalueen sijasta.

MaRa katsoo, että lakiehdotuksen yleisperusteluja on täydennettävä siten, että siinä huomioidaan myös yksityisten liikenneasemien asema taukopaikkoina. Lain perusteluihin on sisällyttävä tarkempi analyysi raskaan liikenteen taukopaikkojen merkityksestä osana liikenneinfrastruktuuria, tienkäyttäjien palvelua ja ammattiliikenteen turvallista työympäristöä.

Kun runkoteiden ja muiden maanteiden palvelutasoa koskeva vaatimus kirjataan uuteen lakiin, on paikallaan tarkistaa myös palvelualueita koskevaa säännöstä (8§).

MaRa ehdottaa, että palvelualueiden käsitteen tulisi nykyisten maantiehen kuuluvien pysäköinti- ja levähdysalueiden lisäksi kattaa myös maantiehen kuulumattomat tienkäyttäjille ympärivuotisesti tarjolla olevat taukopaikat (=liikenneasema), joihin on opastus maantieltä. Palvelualueita koskevassa säännöksessä mainittaisiin erikseen, että raskaan liikenteen taukopaikkoja ovat palvelualueet, joissa on oma pysäköintialue raskaan liikenteen ajoneuvoille.

Palvelualueiden käsitteen laajentamisella mahdollistetaan myös maantiehen kuulumattomien toiminnallisten taukopaikkojen ottamisen mukaan maanteiden palvelutason suunnitteluun, riittävyyden arviointiin ja kehittämiseen. Riittävien taukopaikkojen määrää ei jouduttaisi suunnittelemaan ja arvioimaan yksistään maantiehen kuuluvien levähdys- ja paikoitusalueiden osalta vaan mukana olisi myös ympärivuotisesti tienkäyttäjille palveluita tarjoavat taukopaikat, joihin on opastus maantieltä.

MaRa esittää, että tämän lisäksi tulisi mahdollistaa se, että tienpitäjä voisi sijoittaa taukopaikkojen yhteyteen myös muita kuin 5 §:ssä tarkoitettuja maantiehen kuuluvia pysäköinti - ja levähdysalueita, jos alueen käytöstä tähän tarkoitukseen tehdään sopimus taukopaikan toiminnanharjoittajan ja tienpitäjän välillä. Alueen käyttöön olisi lisäksi oltava maanomistajan suostumus.

Palvelualueita koskevaan pykälään kirjattavalla sopimusinstrumentilla tienpitäjä voisi esimerkiksi yhdessä liikenneaseman kanssa sopia pysäköinti- tai levähdysalueen sijoittamisesta olemassa olevan liikenneaseman yhteyteen vaihtoehtona sille, että paikoitus– tai levähdysalue sijoitetaan tien viereen. Sopimuksissa voitaisiin markkinaehtoisesti sopia tarkemmin osapuolten vastuista ja velvoitteista alueeseen liittyen.

Tässä yhteydessä tulee huomioitavaksi maantielain 10 § 3 momentti, joka lisättiin maantielakiin vuoden 2016 muutoksella. Sen mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

Lakiehdotuksessa uuden lain tarkoituspykälään ehdotetaan lisättäväksi nimenomaisesti myös palvelutason vaatimukset, jonka osaksi kuuluvat

myös maanteillä olevat riittävät palvelualueet. Palvelualueita tulee tarkastella edellä todetun perusteella kokonaisvaltaisesti. Maantielain 10 § 3

momentin nojalla tienpitäjällä olisi mahdollisuus osallistua kustannuksiin muidenkin kuin maantiehen kuuluvien palvelualueiden osalta, kun

esimerkiksi sovitaan markkinaehtoisesti paikoitus- tai levähdysalueen sijoittamisesta liikenneaseman viereen.

Palvelualueita koskevan pykälän sopimusinstrumentti vastaisi myös haasteeseen, joka liittyy raskaan liikenteen vaatimien taukopaikkojen määrään ja niiltä odotettaviin palveluihin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on tällä hetkellä pula, mikä todetaan muun muassa Uudenmaan ELY-keskuksen tuoreessa vuonna 2016 julkaistussa raportissa. Raportin mukaan niin sanotuille kylmille levähdysalueille ei tutkimusten perusteella ole enää suurta kysyntää. Liikenneviraston vuonna 2015 julkaisemassa tutkimuksessa (Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus) on myös käsitelty raskaan liikenteen taukopaikkojen tilannetta koko Suomen alueella. ELY:n raportista ilmenee, enemmistö raskaan liikenteen kuljettajista ei ole halukkaita maksamaan palveluista, vaikka palveluihin kohdistuu samaan aikaan korkeat odotukset.

Maantielain 10 §:n 3 momentin perusteluissa (HE 49/2016) otettiin kantaa taukopaikkojen vähyyteen ja mainittiin, että ”muutamat yksityiset liikenneasemat olisivat poistaneet raskaan liikenteen taukopaikat tai asettaneet niille aikarajoituksia. Nämä liikenneasemat painottavat liiketoiminnassaan henkilöliikenteen palvelemista tai raskaan liikenteen osalta vain lyhytaikaista asiointia.”

MaRa huomauttaa, että raskaan liikenteen vaatimien kenttien rakentaminen ja ylläpito liikenneasemien yhteyteen on kallista eikä kustannuksia saada katetuksi raskaan liikenteen toimijoilta saatavilla tuloilla. Liikenneasemia pitävillä yrityksillä ei ole taloudellisia perusteita tai mahdollisuuksia investoida raskaan liikenteen tarvitsemiin alueisiin ja palveluihin.

Palveluvaatimuksen kirjaaminen lakiin, palvelualueiden käsitteen laajentaminen ja palvelualueita koskevaan säännökseen tuotava sopimusmalli antaisi selkeän lainsäädännöllisen tuen sille, että tienpitäjä voisi tien viereen rakennettavan kentän sijasta investoida raskaan liikenteen pysäköintialueeseen liikenneaseman viereen, jonne liikenneasema tarjoaisi palveluita.

Pysäköinti- ja levähdysalueen sijoittamismahdollisuudelle jo olemassa olevien yksiköiden yhteyteen on löydettävissä useita hyviä perusteita:

- Asiakaslähtöisyyden lisääminen ja vastaaminen tienkäyttäjien odotuksiin ja haluun pysähtyä palvelujen yhteyteen tien varrella olevien tyhjien pysäköinti- ja levähdysalueiden sijaan.

- Tulevaisuudessa liikennemuotojen ja palvelujen lisääntyvä yhdistyminen matka- ja kuljetusketjuissa liikennepalvelulain uudistuksen myötä. Myös liitäntäpysäköinnin tarve kasvaa.

- Joukkoliikenteen ja liikkumispalvelujen tarjonnan monipuolistuminen ja kasvaminen maanteiden varren pysäkeillä.

- Markkinaehtoisuuden lisääminen tuomalla vaihtoehto sille, että tienpitäjä kilpailuttaa toimijoita omille alueilleen.

- Tienpitäjän ylläpitämien maantiehen kuuluvien pysäköinti - ja levähdysalueiden alueiden väheneminen. Tienpitäjä on vähentänyt alueita sekä rajoittanut niiden käyttöä talvikaudella (ei talviylläpitoa)

- Pysäköinti - ja levähdysalueiden suunnittelun ja keskittämisen kustannushyödyt, kun voidaan sijoittua jo olemassa olevien palvelujen yhteyteen (kuten liittymät, viemärit, kaapelit)

- Maantiehen kuuluvien pysäköintialueiden investointien kalleus erityisesti raskaan kaluston osalta. Joitakin vuosia sitten sallitut raskaammat ja suuremmat rekat sekä HCT-rekkojen yleistyminen merkitsevät jatkossa lisäinvestointeja palvelualueiden rakenteelliseen kestävyyteen ja infraan.

- Liikenneasemien rekka-alueiden ylläpidon huono kannattavuus. Alueilla on isot hoitokulut suhteessa polttoaineen myynnistä tai sisäkaupasta saataviin tuottoihin.

Uusi ehdotettu palvelualueiden määrittely kytkeytyisi maanteiltä vaadittavaan palvelutasoon. Maanteiden suunnittelussa sekä palvelutason ylläpidossa on tarpeen huolehtia siitä, että runkoteillä ja muilla maanteillä on riittävä määrä tienkäyttäjien tarpeita vastaavia palvelualueita sekä raskaan liikenteen taukopaikkoja. Tienpitäjällä on mahdollisuus tarkastella ja suunnitella maanteiden palvelualueita asiakaslähtöisesti ja kokonaisvaltaisesti laajentamalla tarkastelu kaikkiin maanteiden

varsien palvelualueisiin. Uudessa mallissa tulee huomioida myös liikenneasemayritysten tasapuolinen kohtelu koko Suomen alueella.

Seuraavassa esitetään pykäläluonnos palvelualueista, jossa palvelualueiden käsitettä on laajennettu ja jossa mahdollistetaan tienpitäjän ja taukopaikan toiminnanharjoittajan välinen sopiminen pysäköinti- ja levähdysalueista, jotka 5 §:n nojalla eivät kuulu maantiehen.

Luonnos: 8 § Palvelualueet

Palvelualueita ovat edellä 5 §:ssä mainitut maantiehen kuuluvat pysäköintialueet ja levähdysalueet sekä muut maantien läheisyydessä olevat tienkäyttäjille palveluita ympärivuotisesti tarjoavat taukopaikat (=liikenneasemat), joihin on opastus maanteiltä. Näiden taukopaikkojen yhteyteen tienpitäjä voi sijoittaa myös muita kuin 5 §:ssä tarkoitettuja pysäköinti - ja levähdysalueita, jos alueen käytöstä tähän tarkoitukseen tehdään sopimus taukopaikan toiminnanharjoittajan ja tienpitäjän välillä. Alueen käyttöön on oltava maanomistajan suostumus.

Raskaan liikenteen taukopaikkoja ovat palvelualueet, joissa on oma pysäköintialue raskaan liikenteen ajoneuvoille.

Maantielain 5 §:ssä tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitäjän suostumus.

Maantielain 5 §:ssä tarkoitetuille palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonais-taloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

Maanteiden valtakunnallisessa ja alueellisessa suunnittelussa sekä palvelutason ylläpidossa tulee huolehtia siitä, että runkoteillä ja muilla maanteillä on riittävä määrä tienkäyttäjien tarpeita vastaavia palvelualueita sekä raskaan liikenteen taukopaikkoja. Palvelutason luokituksesta säädetään 13 a §:ssä.

## 4. Maantieverkon kehittäminen ja sähköautot

Maantieverkon kehittämistä, rakentamista ja kunnossapitoa koskevan sään-nöksen (13 §) perusteluissa on otettu kantaa sähköautoihin. Perusteluissa todetaan, että uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin ja sähköautojen latauspisteverkoston kehittymisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantien rakentamisessa huomioitavia asioita.

Sähköautoja latausverkostoa koskevassa keskustelussa on nostettu esille eri toimijoiden rooli sähköautojen käytön mahdollistajana. Sähköautojen määrä Suomessa on marginaalinen ja nekin ovat pääasiassa sijoittuneet pääkaupunkiseudulle, jossa niiden käyttö on toimintasäteen sisällä kotilatauspisteestä. Sähköautojen latauspisteitä ei ole taloudellisesti järkevää perustaa esimerkiksi liikenneasemalle. Latauspisteen kustannukset ylittävät monin-kertaisesti siitä mahdollisesti saatavat tuotot.

Pikalatauspiste maksaa liikenneasematoimialan asiantuntijoiden mukaan 40 000 - 50 000 euroa kappale. Varsinaisen laitehankinnan päälle tulevat pe-rustustyöt, johdotukset, tarvittavat laajennukset sähkökeskukseen, kytkennät, testiajot, viranomaisluvat/tarkastukset, jne. Kun latauspiste on saatu toiminta kuntoon, on sitä päivitettävä ja valvottava. Latauspiste itsessään sisältää softaa, joka säätelee millaista määrää virtaa se mihinkin ajoneuvoon syöttää. Kuluttajan turvallisuuden kannalta on myös välttämätöntä, että laitetta hallinnoi siihen erikoistunut taho. Tästä syntyy kiinteä kuukausimaksu latauspisteen omistajalle.

Auton käyttäjän näkökulmasta pikalatauspiste ei kilpaile tällä hetkellä perinteisen polttoaineen tankkaamisen kanssa ajankäytön näkökulmasta. Pika-latauspisteellä on mahdollista saavuttaa tunnin latauksella yhden tunnin käyttösäde, mikäli ajoneuvo pystyy ottamaan tuon täyden tehon vastaan. Kaikki markkinoilla olevat sähköautot eivät tähän pysty.

Latausasemat voivat olla joko paikallisen liikenneasemayrityksen tai verkko-operaattorin hallinnassa. Latauspisteiden edistämisessä tulisi sähköverkon omistajille asettaa velvoitteet parantaa liikenneasemille sähköä syöttävien verkonosien kapasiteettia siten, ettei latauspisteiden perustaminen estyisi sähköliittymän kustannustasoista johtuen.

Sähköautojen markkinoita ei Suomessa vielä ole. Sähköautojen vaatimien latauspisteiden perustaminen kaupallisten toimijoiden kuten liikenneasemien toimintojen yhteyteen ei ole mahdollista ilman taloudellista kannustinta. Sähköautoja on marginaalisesti eikä latauspisteestä perustamisesta saisi li-sätuloja. Liikenneasemien kohdalla on huomioitava, että niiden kannatta-vuus on heikko vaikka liikevaihtoa kertyykin polttoaineen myynnistä, koska 75 % polttoaineen hinnasta on veroa. Jotta tuki käytännössä kannustaisi sähkölatauspisteen perustamiseen esimerkiksi

liikenneasemalle, niin lataus-pisteeseen saatavan tuen olisi oltava riittävän suuri. Nykyinen 35 % energiainvestointituki ei ole kannustanut latauspisteiden rakentamiseen. Etenkin alkuvaiheessa, kun sähköautoja ja latauspisteitä on marginaalisesti, niin tuen tulisi kattaa hyvin suuren osan kustannuksista, joka olisi luokkaa 75 % laitteen kustannuksista kattaen kaikki laitteeseen kohdistuvat kustannukset. Latauspisteeseen saatava tuki voisi laskea vuosittain, esimerkiksi 10 %:lla. Porrasteinen tukimalli kannustaisi toimijoita lähtemään mukaan aikaisessa vaiheessa.

## 5. Palvelukohdeopastus ja tienvarsimainonta

### Palvelukohdeopastus

Tienpidon luviksi luettavista liikenteenohjauslaitteiden, palvelukohdeopasteiden, palvelukohteiden viitoituksen sekä tapahtumien tilapäisten liikenne-järjestelyiden luvista ja edellytyksistä säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla. Vaikka maantielain uudistus ei koske näitä, lausunnonantaja toteaa, että se saa jäsenyrityksiltään palautetta vaikeuksista ja haasteista opasteiden saamiseen etenkin pääteiden varsille. On tärkeää, että opasteiden myöntä-miskäytäntöjä muutetaan määrätietoisesti elinkeinomyönteisemmäksi. Elinkeinomyönteisellä asenteella tuetaan kotimaisten matkailuyritysten toimin-taedellytyksiä.

### Uusi tienvarsimainontasääntely lisää yritysten kustannuksia ja hallinnollista taakkaa

Tienvarsimainonnalla on olennainen merkitys matkailu- ja ravintola-alan yrityksille. Yritykset saavat näkyvyyttä tuotteilleen ja palveluilleen maan-teillä ja mainoksilla voidaan näkyvästi informoida palveluiden olemassa-olosta tietyllä paikkakunnalla. Tienvarsimainoksilla on myös usein tärkeä rooli tienkäyttäjien opastamisessa palvelukohteen luokse.

Tienvarsimainontaa koskeva sääntely maantielaissa muutettiin vuonna 2016 luvanvaraisesta ilmoituksenvaraiseksi. Tavoitteena oli keventää tienvarsi-mainontaa ottamalla kuitenkin huomioon liikenneturvallisuustekijät. Ilmoitusprosessiin siirtymisellä toteutettiin Sipilän hallitusohjelman normipurkua ja hallinnollisen taakaan keventämisestä. Lausuntovaiheessa oleva esitys olisi toteuttanut tavoitetta paremmin, mutta lausuntokierroksen jälkeen esitys muuttui oleellisesti kireämmäksi mainosten asettajien näkökulmasta. Eduskunnan liikenne- ja valiokunta kiinnittikin vakavaa huomiota siihen, että uuden lain tulee tosiasiallisesti helpottaa eri tahojen toimintaa ja vähentää hallinnollista taakkaa. Valiokunta korosti, että ilmoitusmenettelyn pitää käytännössä muodostua lupamenettelyä huomattavasti helpommaksi ja selkeämmäksi sekä kustannustehokkaammaksi. Hallinnollisen taakanpurun ja säännösten sujuvoittamisen tulee todella toteutua ilmoitusmenettelyn kautta.

Lain hyväksymisen jälkeen liikennevirasto laati yli kymmensivuisen ja hyvin yksityiskohtaisen määräyksen tienvarsimainontaa koskien. Kokonaisuutena asiaa tarkastelleen laissa ilmoitusasiaksi kutsuttu menettely on käytännössä lupamenettely. Tienvarsimainosten asettaminen ei käytännössä vähennä yritysten hallinnollista taakka eikä kustannukset vähene.

Useille tienvarsimainoksille poikkeuslupa on myönnetty toistaiseksi voimassaolevana. Tienvarsimainontaa koskeva siirtymäaikasäännöksen perusteella myös poikkeusluvan saaneille tienvarsimainoksille on haettava uusi päätös viranomaiselta. Uusi ilmoitus on tehtävä vuoden 2019 loppuun mennessä. Vaatimus uudesta hakemusprosessista jo tiellä oleville tienvarsimainoksille lisää hallitusohjelman vastaisesti satojen yritysten hallinnollista taakkaa, kun ne joutuvat uusien määräysten perusteella hakemaan uutta hyväksyntää viranomaiselta jo maantiellä oleville tienvarsimainoksille. Ilmoitusmenettely on prosessina raskas ja tienvarsimainosten haltijat joutuvat kääntymään ilmoitusten tekemisessä asiantuntija-apuun, joka aiheuttaa yrityskentälle useiden satojentuhansien eurojen kustannukset. Tienvarsimainoksen asettajan näkökulmasta ilmoitusmenettely ei juurikaan eroa rakennuslupahakemuksesta.

Liikenneviraston voimassaolevalla määräyksellä käytännössä kiristetään tienvarsimainosten asettamisen edellytyksiä verrattuna aiempaan poikkeus-lupakäytäntöön. Tienvarsimainosta ei uuden määräyksen mukaan saa esimerkiksi asettaa tiettyä etäisyyttä lähemmäksi maantien liittymästä. Useita kiinteitä tienvarsimainoksia on mainostamis- ja opastustarkoituksessa asetettu sopivalle etäisyydelle opastettavan kohteen liittymää. Suuri määrä maanteillä olevia poikkeusluvallisia tienvarsimainoksia on uuden liikenneviraston määräyksen vastaisia. Vaarana on, että yritykset joutuvat poistamaan ne maanteiltä, mistä aiheutuu yrityksille merkittäviä kustannuksia. Liikenneviraston määräyksiä ollaan uudistamissa, mutta yrityksillä ei ole tietoa saadaanko määräyksiin joiltakin osin lievennyksiä.

Maanteillä poikkeusluvalla olevien tienvarsimainosten asettaminen näin nopealla aikataululla uuteen lupaharkintaan on tarpeettoman raskas prosessi. Norminpurkua ja yritysten hallinnollisen taakan keventämistä toteuttaisi se, että siirtymäaikaa vanhojen mainosten osalta pidennettäisiin (tällä hetkellä siirtymäaika vain vuoden 2019 loppuun) tai poikkeusluvalla maanteillä olevat tienvarsimainokset saisivat vuoden 2019 jälkeenkin olla maanteillä kevyellä menettelyllä, johon ei sisälly uudelleenharkintaa. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa tienvarsimainoksen haltijalta tiedusteltaisiin vuoden 2019 loppuun mennessä haluaako tämä pitää mainoksen tiellä ja jos näin on, niin yritykselle annettaisiin poikkeusluvan korvaava asettamispäätös, joka olisi voimassa kymmenen (10) vuotta.

Pitempi siirtymäaika tai kevyempi malli takaisi sen, että yritysten ei tarvitsisi lähteä vuonna 2020 poistamaan mainoslaitteita, joista ei käytännössä ole aiheutunut mitään vaaraa liikenneturvallisuudelle yksistään sen takia, että ne eivät sijainniltaan täytä liikenneviraston vuonna 2016 antamaa määräystä. MaRa katsoo, että nämä vaihtoehdot tulee ottaa harkintaan uutta maantielakia valmisteltaessa.

Maantielakiin ehdotetaan poikkeuslupamahdollisuutta liikenneviraston määräyksestä. On tärkeää varmistaa, että poikkeuslupa on mahdollista myöntää myös määräyksistä, jotka koskevat tienvarsimainosten asettamista. Poikkeusluvalla on mahdollista sallia tapauskohtaisesti kokonaisharkintaa käyttäen uuden tienvarsimainoksen asettaminen maantielle, vaikka se poikkeaisi liikenneviraston määräyksestä joiltakin osin, jos on pääteltävissä että se ei tosiasiasiallisesti voi vaarantaa liikenneturvallisuutta.

Tienvarsimainoksia käsittelevä viranomainen

Maakuntauudistuksen myötä Pirkanmaan ELY-keskus lakkaisi ja tienvar-simainokset käsiteltäisiin jatkossa Liikennevirastossa. On perusteltua, että tienvarsimainosta koskeva ilmoitusasiat käsitellään valtakunnallisessa viranomaisessa yritysten tasapuolisen ja valtakunnallisesti yhtenäisen käytännön turvaamiseksi.

Lisätietoja antaa lakimies Kai Massa, 09 – 6220 2047, kai.massa@mara.fi

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

| | |
|---|---|
| Timo Lappi | Veli-Matti Aittoniemi |
| toimitusjohtaja | varatoimitusjohtaja |

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä ja kuntoutumiskeskuksia, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 600 jäsentä, joilla on 7 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä_MaRan lausunto.pdf

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto

04.09.2017 KEHA/1985/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Uudenmaan ELY-keskus yhtyy ELY-keskusten yhteiseen lausuntoon, mutta haluaa nostaa muutamia seikkoja erityisesti oman alueensa ominaispiirteiden johdosta esille.

Liikennejärjestelmän kirjaaminen lakiesitykseen on tervetullutta, vaikka on todettava, että sen yhdistäminen maantielakiin on keinotekoinen.

Lakiesityksen tarkoituksena on maakuntauudistuksen muutosten kirjaaminen maantielakiin. Luonnosesitys sisältää useita tulkinnanvaraisia kohtia valtion ja maakunnan tehtävien ja vastuiden suhteen, näitä tulee mahdollisuuksien mukaan täsmentää.

Pykälä 15 on pitkä ja tekee laista sekä vaikealukuisen että hankalasti hahmotettavan. Koska pykäliä kuitenkin osittain muokataan ja kumotaan, esitämme harkittavaksi, että pykälänumerointeihin puututtaisiin enemmän ja jaettaisiin pykälän 15 sisältöä.

Maanteiden omistajuus säilyy esityksessä valtiolla. Liikennevirasto toimii tienpitäjänä. Nykyisten ELY-keskusten tehtävistä esitetään siirrettäväksi Liikennevirastoon ne tehtävät, jotka ovat keskitetty yhden ELY-keskuksen valtakunnallisesti hoidettaviksi tehtäviksi. Osa liittymä- ja suoja-alueelle rakentamisen poikkeamisluvista tehdään jokaisella ELY-keskuksen L-vastuualueella ja nämä tehtävät on esitetty siirrettäviksi Liikennevirastoon. On syytä ottaa huomioon, että tälläkin siirrolla on henkilöstövaikutuksia.

Ehdotuksen sivulla 15 todetaan, että ELY-keskuksissa nykyisin tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu siirtyy maakuntien tehtäväksi. Uudenmaan ELY-keskus toteaa, ettei ELY-keskuksissa tehdä

liikennejärjestelmäsuunnittelua, vaan osallistutaan maankuntien liittojen ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelutyöhön maantienpitäjän näkökulmasta.

Samassa kohdassa todetaan, että ”Liikennevirasto väyläverkon omistajan roolissa osallistuu maakuntien ja kuntien kaavoitukseen ja toimii lausun-nonantajana. Nykyisin ELY- keskukset antavat lausunnon maantieverkon osalta.” Uudenmaan ELY-keskus toteaa, että maankäytön yhteistyön rooleihin liittyvässä tekstissä on tältä osin täsmentämisen tarvetta.

ELY-keskuksissa L-tehtäviä hoidetaan 9:ssä ELY-keskuksessa. Vaikka tämän esityksen mukaisesti on tarkoitus, että tehtäviä hoidetaan edelleen enintään 9-jaolla, tulee esityksen mukaisesti rahoituksen jako ja tienpidon ja liikenteen suunnitelma tehdä 18 maakunnalle. On syytä huomata, että tarvittava henkilötyöpanoksen lisäys nykyiseen on merkittävä. Uudenmaan ELY-keskuksen mielestä henkilöstövaikutuksia olisi syytä täydentää esimerkiksi Liikenneviraston ja ELY-keskusten työajanseurantajärjestelmien pohjalta.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Tieverkon luokittelua on tarve selkiinnyttää. Lain sisältö edellyttää, että runkoverkkopäätös tulee tehdä heti lain voimaantullessa. Lakiesityksessä puhutaan merkittävistä teistä, vilkkaista teistä, valta- ja kantateistä, pääteistä, muista maanteistä, runkoteistä, seutu- ja yhdysteistä. Esitämme, että "vilkas tie" -termistä luovuttaisiin sen määrittelyn vaikeuden takia.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tunnistettu valtakunnallinen taso sekä maakunnallinen taso. Lisäksi tehdään kaupunkiseutujen liikennejärjestel-mäsuunnittelua. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) on lakisääteinen suunnitelma, ja sen rooli ja suhde Uudenmaan maakunnan lii-kennejärjestelmäsuunnitelmaan tulee ratkaista tässä tai jossain muussa laissa. Lisäksi olisi tarkoituksenmukaista käsitellä myös muiden kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien rooli ja suhde maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja maakuntien ja valtion välisiin tämän lain mukaisiin sopimuksiin.

Uudenmaan ELY-keskus pitää maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa myös Uudenmaan maakunnan osalta perusteltuna ja hyvänä lakiesitystä, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan jokaisessa maakunnassa. Kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat tarkentavat maakunnallista suunnitelmaa.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Liikennevirasto on tienpitäjä. Pykälässä 10 muutoksia on esitetty vain 1. momenttiin. 2. momentissa puhutaan tienpidon siirtämisestä. Nykykäytännössä ELY-keskukset tekevät suunnittelu- ja toteuttamissopimuksia kuntien/kaupunkien kanssa. Merkittävien suurten hankkeiden esim. Kehä I kattaminen Keilaniemessä osalta sopimukset tekee nykyisin Liikennevirasto. Suunnittelu- ja toteuttamissopimuksilla tapahtuu merkittävä määrä suunnittelua ja maantieverkon

parantamistoimenpiteitä ainakin Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Esityksessä jää epäselväksi, kuka sopimuksen jatkossa tekee. Vastuut on tältä osin syytä täsmentää.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Lakiesityksessä edellytetään nykyistä merkittävästi laajemmin yleis- ja tiesuunnitelmaan sisältyviä lakisääteisiä selvityksiä mainiten, että kyseessä on nykyään käytössä olevien käytäntöjen kirjaaminen lakiin. Kuitenkin Liikenneviraston sekä hankearviointia että suunnitteluperusteita koskevat ohjeet ovat varsin tuoreita eikä niiden soveltamisesta ole kokemusta kuin lähinnä joissain aivan tuoreimmissa suurten investointien suunnitelmissa. Valtaosa suunnitelmista koskee pienempiä hankkeita; näiden suunnittelusta on lakiesityksen myötä muodostumassa paljon nykyisellään vaadittua raskaampi ja hitaampi prosessi. Lakiesityksessä olisi syytä kohdentaa tällaiset selvitykset lakisääteisinä vain merkittäviin hankkeisiin ja käytettäväksi pienemmissä hankkeissa vain Liikenneviraston niin erikseen määrätessä.

Mahdollisuus siirtää erityisistä syistä merkittävän yleis- tai tiesuunnitelman teettäminen Liikennevirastolle on sinänsä positiivinen asia. Muutoksen to-teutuksessa on kuitenkin syytä huomioida, että kyseisessä tilanteessa suunnitelman hyväksyvä viranomaisorganisaatio vastaisi myös suunnitelman laadinnasta. Laadinta ja hyväksyntä tulisi tapahtua toisistaan riittävän erillisissä organisaation osissa. On syytä myös erikseen huolehtia, että alueellista tienpitoa kokonaisuutena ohjelmoivalla taholla (yhteistyöalue) on riittävästi tietoa näistä Liikenneviraston vastuulla olevista suunnitelmista, ettei esimerkiksi rakenteenparantamistoimia tai muita pienempiä parannustoimenpiteitä ohjelmoida kohteisiin, joihin on Liikenneviraston toimesta tulossa suurempi toimenpide.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Pykälässä 132 mainitaan, että käynnissä olevien yleis- ja tiesuunnitelmien osalta sovelletaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Mitä tarkoitetaan nykyisen lain mukaisella tienpitoviranomaisella niiden yleis- ja tiesuunnitelmien osalta, joiden laatiminen on aloitettu ennen lakimuutoksen voimaantuloa? Vastaako siis jo käynnistyneiden suunnitelmien laadinnasta uuden lain voimaan tullessa tienpidon yhteistyöalue vai Liikennevirasto? Tämä on syytä täsmentää tienpidon yhteistyöalueen vastuuksi.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Pykälässä 103 mainitaan suunnitelmien hyväksymispäätösten nähtäville asettamisesta, että se tapahtuu tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa. Tarkoituksenmukaista olisi, että nähtäville asettaminen tapahtuisi vain siinä maakunnassa, jota suunnitelma koskee. Nykyisen lain mukaan nähtäville asettaminen tapahtuu vain kunnassa, mihin nähden tienpidon yhteistyöalueen kaikissa maakunnissa nähtävillä olo on huomattavan paljon raskaampaa.

Pykälässä 109 mainitaan, että poikkeuslupaa ei saa myöntää, mikäli siitä aiheutuu vaaraa. Vaara on kuitenkin käsitteenä tässä huomattavan epämääräinen, koska periaatteessa kaikki ajoneuvoliikenne

lisää vaaraa jollain tasolla. Liikennerikkomuksissa vaaran aiheuttaminen todennetaan liikennesääntöjen noudattamatta jättämisenä, mutta tienpidollisissa seikoissa vaaran käsite ei ole yhtä yksiselitteinen, vaan vaaran läsnäolo kaikissa ratkaisuissa tiedostetaan ja se pyritään käytettävissä olevien resurssien mukaan minimoimaan. Mikäli lakiesityksestä ei voida poistaa koko vaarantamiseen liittyvää kirjausta, tulee se korjata muotoon "vakavasti vaarantaa".

**Muut huomiot**

Uudenmaan ELY-keskus nostaa esille yksityiskohtaisia huomiota lakiluonnokseen erillisellä liitteellä ja antaa mielellään työpanoksensa lain jatkovalmisteluun asiantuntijana.

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Huomioita-maantielaista_lausuntoliite_uudely_04092017.pdf

Päiviö Tuovi
Varsinais-Suomen ELY

Kuha Jaakko
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus - Liikenne -vastuualue

Suomen Vesilaitosyhdistys ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Vesilaitosyhdistys kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa kunnioittavasti seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee maantielain (503/2005) muuttamista. Lausuntopyynnön mukaan esityksellä on tarkoitus toteuttaa liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Lisäksi Liikennevirastoon siirrettäisiin eräitä tehtäviä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, jotka lak-kaavat maakuntauudistuksessa. Valtio toimisi edelleen maanteiden omistajana, ja tienpidon rahoitus toteutettaisiin erillisrahoituksena.

Maantielain säännökset koskevat tällä hetkellä mm. seuraavia tienpidon lupia: työskentely tiealueella, kaapelien, vesi- ja viemärijohtojen ja -putkien sijoittaminen tiealueelle sekä muiden rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittaminen tiealueelle (esim. pumppaamo, muuntamo). Liikennevirasto on antanut edellä mainittujen sijoittamista koskevia määräyksiä. Voimassa olevan maantielain 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto siten kuin tässä laissa erikseen säädetään. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitoviranomaisena toimii nykyisin lain mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joita ei maakuntauu-distuksen voimaantultua enää ole.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Vesilaitosyhdistyksen näkemyksen mukaan tarvitaan selvennystä siihen, mikä on jatkossa maakuntien ja Liikenneviraston työnjako johtojen ja kaapeleiden sijoittamista koskevissa asioissa. Lakiehdotuksen perusteluissa todetaan, että tienpidon lupatehtävät on nyt pääosin keskitetty Pirkanmaan ELY-keskuksessa hoidettavaksi.

ELY-keskuksilla on ollut paikallistuntemusta, joka on tarpeen yksittäistapausten käsittelyssä. On tärkeää, että jatkuvuus ja asiantuntemus turvataan myös rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamisessa, kun ELY-keskukset lakkautetaan ja tieasiat siirretään maakuntien viranomaisiin ja Liikennevirastoon. Lisäksi Vesilaitosyhdistys pitää tarpeellisena, että Liikennevirasto voi myös lain muutoksen jälkeen antaa valtakunnallisia määräyksiä. Näin turvataan mahdollisimman yhdenmukaiset käytännöt eri maakuntien alueilla.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Vesilaitosyhdistys viittaa voimassaolevan maantielain 42 §:n säännökseen, joka koskee rakenteen, rakennelman tai laitteen sijoittamista tiealueelle. Sen 1 momentin mukaan yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien tai laitteiden sijoittamista koskeva lupa on myönnettävä, jos sijoittamisesta ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä vähäistä suurempaa haittaa tienpidolle. Vesilaitosyhdistys pitää tärkeänä, että edellä mainittu säännös säilytetään myös lain muutoksessa, koska sen nojalla mm. vesi- ja viemärijohtoja voidaan sijoittaa tiealueelle.

Esityksen 42 b §:n perusteella laitteiston omistaja vastaa suojaamisesta, siirtämisestä tai poistamisesta aiheutuvista kustannuksista, jos tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito tätä edellyttää, kun sijoittamisesta on kulunut käsittelyvuoden jälkeen vähintään viisi vuotta. Vesilaitosyhdistys esittää, että säännökseen lisätään selvennyksenä ”Käsittelyvuodella tarkoitetaan sitä vuotta, jona sijoittamista koskeva lupapäätös on päivätty.”

Säännöksessä tarkoitetusta kustannusvastuusta aiheutuu vesi- ja viemäriverkoston omistajalle merkittävä taloudellinen riski, koska verkostojen pitoaika on tavallisesti vähintään 50 vuotta. Käytännössä riski olisi siis voimassa ainakin 45 vuoden ajan. Vesilaitosyhdistys esittää, että lakia muutettaisiin siten, että siirtokustannusten kattamisesta vastaisi pääsääntöisesti se osapuoli, jonka pyynnöstä siirto tehdään. Menettelytapa vastaisi tällöin yleistä käytäntöä, jota muuten noudatetaan johtojen siirtämisessä.

**Muut huomiot**

-

Tiainen Anneli
Suomen Vesilaitosyhdistys ry

Suomen Yrittäjät ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriö on esittänyt lausuntopyynnön luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle maantielain muuttamisesta.

Lailla säädettäisiin maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirtoa valtiolta maakunnille. Samalla tiettyjä tehtäviä siirrettäisiin lakkautettavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat uudet säännökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännökset. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä. Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta.

Lain nimi on tarkoitus muuttaa laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä ja sen on määrä tulla voimaan vuoden 2019 alussa.

Esityksen tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Tieverkon omistajuus ja tienpitäjän vastuu säilyisivät valtiolla ja maakunnat sopisivat niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa tienpidon yhteistyöalueilla Liikenneviraston ohjauksessa. Valtio vastaisi esityksen

mukaan yhä tienpidon kustannuksista. Uudistuksessa maantieverkon yhtenäisyys ja sen kunto varmistettaisiin niin, että tienpidon rahoitus jaettaisiin 18 maakunnalle tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen. Maakunnat joutuisivat perustamaan 9 yhteistyöalueen mallin, joiden tehtävänä olisi jatkossa hoitaa alueellisen tienpidon tehtävänä tienpidon ja rahoituksen suunnittelu, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelu, maanteiden hankesuunnittelu sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat. Maakunnat vastaisi myös itsenäisesti eräistä tehtävistä.

Lisäksi yhteistyössä eri toimijoiden kanssa laadittaisiin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Se tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien, elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa. Siinä voitaisiin hahmottaa strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille ja rahoituksen tasoa ja malleja. Siihen sisällytetään myös liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodelle. Suunnitelmaa päivitettäisiin tarpeen mukaan hallitus kausittain ja toimintaympäristön merkittävien muutosten seurauksesta. Myös maakunnat laatisivat omat liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

Keskeiset huomiot

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua kyseiseen lakimuutokseen ja esittää esityksestä seuraavia huomiota.

Uudistuksen yhteydessä tulee kehittää liikenteen sujuvuutta ja toimivuutta yritysten toimintaedellytyksiä silmällä pitäen. Näemme, että esitetty tienpidon malli on pääpiirteittäin oikeansuuntainen. Maakunnilla on useasti paras näkemys päättää alueensa tieverkostosta ja sen rakentamisen suunnitelmasta ja ylläpidosta yritysten kannalta. Uudistuksen yhteydessä onkin tärkeää huolehtia, että liikenneverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa otetaan huomioon maan ja maakuntien eri osien erilaiset elinkeinopoliittiset tarpeet. Näin osaltaan vaikutetaan maakuntien elinvoimaisuuteen. Kannatamme ehdotusta, jossa tarvittaessa maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua varten voidaan asettaa myös yhteistyöryhmä, jossa voi tarpeen mukaan olla myös elinkeinoelämän edustusta. Lisäksi pidämme hyvänä, että maakuntien laatiessa maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, huomioidaan menettelyssä ja vuorovaikutuksessa (15 g §) myös sellaiset alueelliset toiminnanharjoittajat, joiden toimialaan liikennejärjestelmä voi olennaisesti liittyä.

Esitysluonnoksessa esitetyn enintään 9 yhteistyöalueen sijaan tulisi tarkastella vielä pienempää määrää kyseisille alueille, jotta henkilöresurssien ja osaamisen riittävyys voidaan varmistaa. Samalla voitaisiin parantaa keskittämisen tuomia kustannushyötyjä. Pelkona on, että rahoituksen ja henkilöresurssien jako liian useaan yksikköön lisää kustannuksia ja on sitä kautta tavalla tai toisella pois tienpidon rahoituksesta ja laadusta, heikentäen yritysten toimintaedellytyksiä.

Laissa määriteltäisiin palvelutaso liikenne- ja viestintäministeriön päättämälle valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille pääteille sekä muille maanteille. Näemme että palvelutasojen määrittely on hyvä keino varmistaa yhtenäiset valtakunnalliset käytännöt tienpidossa maakuntarajoista riippumatta. Palvelutasojen toteutumisen varmistamiseen on syytä kuitenkin kiinnittää jatkossa huomiota.

Pidämme hyvänä, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tullaan esityksen mukaan laatimaan. Siinä on hyvä kiinnittää huomiota myös liikenneverkon yhtenäisyyden vaalimiseen, jotta yhteydet eri maakuntien välillä ovat toimivat ja liikenneyhteydet palvelevat kokonaisuudessaan yritysten tarpeita.

Hallitusohjelman mukaan Suomessa tullaan ottamaan raskaanliikenteen vinjetti käyttöön. Esitysluonnoksessa todetaan, että maantien käyttö on maksutonta (12 §). Kyseinen pykälä ei saa sulkea pois vinjetin käyttöönoton mahdollisuutta.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

SY_lausunto_maantielaki.pdf

Repo Vilma
Suomen Yrittäjät ry - Sampo Seppänen

FiCom ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

FiCom lausunto maantielain muuttamisesta.pdf

Lahtinen Marko
FiCom ry

Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.

Lausunto

04.09.2017 80/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Lakiehdotuksessa ehdotetaan sekä valtakunnallisen että maakunnallisten alueellisten liikennejärjestelmäsuun-nitelmien säätämistä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaisi 10-12 vuoden ajanjakson ja sisältäisi rahoitus- ja toi-menpideohjelman. Suunnitelmaa esitetään tarkistettavaksi vähintään hallituskausien alkaessa ja suunnitelman valmistelu tapahtuisi yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

MTK kannattaa vahvasti esitettyä mallia ja nostaa esiin hyvänä esimerkkinä viime vuosina ns. korjausvelka-ohjelman valmistelussa tehdyn hyvän ja laajapohjaisen sidosryhmien kanssa tehdyn yhteistyön.

Maakunnat valmistelisivat alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat, joiden tarkoituksena olisi tukea ja toteut-taa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Myös alueellisten liikennejärjestelmäsuunni-telmien valmistelu tapahtuisi kiinteässä sidosryhmäyhteistyössä.

MTK pitää esitettyä mallia erittäin hyvänä sekä pitkäjänteisyyden että sidosryhmien kanssa tehtävän yhteis-työn vahvistavana menettelymallina.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

MTK pitää haasteena tienpidon jakamista maakuntiin, koska TVH:n ajoilta periytyvässä ELY-keskusten liiken-nevastuualueiden toimialueet ovat useiden maakuntien laajuisia. Käsityksemme mukaan organisaatiossa ei rii-tä asiantuntijoita jaettavaksi kaikkiin maakuntiin ja MTK esittää huolensa tienpidon jakautumisesta liian pienik-si yksiköiksi, joissa voi olla puutteita osaamisessa tai hallinnon kustannukset voivat kasvaa. Toisaalta MTK pitää erittäin tärkeänä paikallisten olosuhteiden tuntemista liikennejärjestelmän ylläpidossa.

MTK kannattaa esitettyä mallia, jossa maakuntia velvoitetaan toimimaan keskenään yhteistyössä tienpitoa koskevissa asioissa, mutta yhteistoiminnan malleja tulee tutkia vielä jatkovalmistelussa. On varmistettava se-kä runkoverkon kunnossapidon yhtenäisyys että paikallisten erityistarpeiden huomioiminen.

MTK pitää erittäin tärkeänä maakunnittaisia yhteistyöelimiä, joissa esimerkiksi maa- ja metsätalouden harjoit-tajat yhdessä tienpitoviranomaisen kanssa hakevat kunnossapidon erityisiä tarpeita alueen elinkeinojen tarpei-den mukaisesti. Esimerkkinä voidaan nostaa korjausvelkakohteiden tunnistamiseen ja valintaan liittyvä em. ryhmien hyvä yhteistyö ELYjen liikennevastuualueiden kanssa.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

MTK pitää haasteena tienpidon jakamista maakuntiin, koska TVH:n ajoilta periytyvässä ELY-keskusten liiken-nevastuualueiden toimialueet ovat useiden maakuntien laajuisia. Käsityksemme mukaan organisaatiossa ei rii-tä asiantuntijoita jaettavaksi kaikkiin maakuntiin ja MTK esittää huolensa tienpidon jakautumisesta liian pienik-si yksiköiksi, joissa voi olla puutteita osaamisessa tai hallinnon kustannukset voivat kasvaa. Toisaalta MTK pitää erittäin tärkeänä paikallisten olosuhteiden tuntemista liikennejärjestelmän ylläpidossa.

MTK kannattaa esitettyä mallia, jossa maakuntia velvoitetaan toimimaan keskenään yhteistyössä tienpitoa koskevissa asioissa, mutta yhteistoiminnan malleja tulee tutkia vielä jatkovalmistelussa. On varmistettava se-kä runkoverkon kunnossapidon yhtenäisyys että paikallisten erityistarpeiden huomioiminen.

MTK pitää erittäin tärkeänä maakunnittaisia yhteistyöelimiä, joissa esimerkiksi maa- ja metsätalouden harjoit-tajat yhdessä tienpitoviranomaisen kanssa hakevat kunnossapidon erityisiä tarpeita alueen elinkeinojen tarpei-den mukaisesti. Esimerkkinä voidaan nostaa korjausvelkakohteiden tunnistamiseen ja valintaan liittyvä em. ryhmien hyvä yhteistyö ELYjen liikennevastuualueiden kanssa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitovastuu maantien kunnossapitäjälle (38 §)

MTK pitää erinomaisena ehdotuksessa esitettyjä muutosta yksityisteiden liittymien rumpujen kunnossapito-vastuun siirtämistä maanteiden kunnossapitäjälle.

Maanteiden runkorakenteiden kunnossapidon kannalta tierakenteen kuivatus on tärkein yksittäinen tekijä. Ny-kyisin yksityisteiden liittymien rumpujen kunnossapitovastuu on maantiehen liittyvän yksityistien tienpitäjän vastuulla. Kunnossapidon vaihtelevuus on aiheutunut ongelmia maanteiden rakenteille, eikä maanteiden tienpi-täjällä ole ollut selvää kokonaiskuvaa liittymärumpujen kunnosta. Kunnossapitovastuun siirtäminen varmistaa rumpujen tasalaatuisen kunnossapidon ja tasoltaan maantien rakennetta parhaiten palvelevan tason.

MTK katsoo, että valtiolle aiheutuvat lisäkustannus on erittäin pieni suhteutettuna tieomaisuuden kunnossapitämisen tuomiin hyötyihin.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lausunto maantielaki_valmis.pdf

Takalammi Simo
Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK r.y.

Kuopion kaupunki

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esitysluonnos vaikuttaa sekavalta, ja eri toimijoiden roolit sekä vastuut eri tehtävissä hahmottuvat hankalasti aineistosta. Epäselväksi esimerkiksi jää, mikä rooli mahdollisella tieyhtiöllä olisi liikennejärjestelmän ja maantieverkon kehittämisessä ja ylläpidossa. Lisäksi esitysluonnoksesta ei käy riittävästi selville miten tämä suhtautuu muihin säännöksiin, kuten maankäyttö- ja rakennuslakiin, liikennepalvelulakiin, ratalakiin tai ympäristölainsäädäntöön, jotka asettavat laajasti tavoitteita ja reunaehtoja mm. liikennejärjestelmäsuunnittelulle. Lain jatkovalmistelussa tulee vahvistaa kuntien mahdollisuutta osallistua niin valtakunnallisen, kuin maakunnallisenkin liikennejärjestelmän, alueellisen tienpidon ja maanteiden suunnitteluun.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

4 § Maantiet

Maanteillä on monin paikoin huomattava merkitys kuntien elinkeinoelämän kehitykselle ja elinvoimalle, joten kunnille tulee turvata mahdollisuus lausua mielipiteensä pääteiden luokittelusta.

12§ Maantien käytön maksullisuus

Ehdotukselle ei ole esitetty perusteluja, minkä vuoksi jää epäselväksi, miksei säännöksillä mahdollisteta tienkäyttömaksujen käyttöönottoa.

13 § Maantieverkon kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito

Kuntien kannalta maanteiden kehittäminen on monesti erittäin tärkeää. Pitkämatkaisen liikenteen tarpeiden lisäksi kaupunkiseuduilla, kaupunkirakenteen sisällä olevien teiden kehittämisessä, tulee tunnistaa myös ympäröivän maankäytön tarpeet, minkä vuoksi kunnan tulee voida vaikuttaa maantieverkon kehittämiseen.

Maantieverkon kehittämisen yhteydessä tulisi kiinnittää säännösluonnoksessa mainittujen asioiden lisäksi huomiota myös jalankulun ja pyöräilyn edistämismahdollisuuksiin, jotka tosin erilaisissa suunnittelukohteissa vaihtelevat laajasti.

Neljännen momentin viimeiseen lauseeseen viitaten: maantien rakentaminen tulisi sitoa vahvistettuun tiesuunnitelmaan, ja tiesuunnittelun yhteydessä tulisi tarkastella yhdessä kunnan kanssa tarkoituksenmukainen tieratkaisu, joka voisi tarvittaessa poiketa voimassa olevasta yleiskaavasta.

17 § Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu

Tiesuunnitelmien laatimisten yhteydessä on käynyt ilmi, että oikeusvaikutteisen yleiskaavan osoittamat väylämerkinnät eivät välttämättä ole tarkoituksenmukaisia. Tällaisissa tilanteissa olisi hyvä, että säännökset mahdollistaisivat myös yleiskaavamerkinnöistä poikkeavan tiesuunnitelman hyväksymisen, mikäli kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

27 § Vuorokaikutus

Byrokratian ja normien purkutalkoiden nimissä tulisi säännöksistä poistaa kunnan vastuu yleis- ja tiesuunnitelmien nähtäville asettamisesta. Suunnitelmien nähtävilläolon voisi hoitaa suunnittelusta vastaava taho, jonka tosin tulee pyytää kunnan lausunnon suunnitelmista.

47 §

Poikkeamisvalta

On kannatettavaa, että tienpitäjä voi määrittää maantien suoja- ja näkemäalueille säädösluonnoksessa mainittuja etäisyyksiä. Erityisestä taajama-alueilla em. alueiden määritys tulisi tehdä yhteistyössä kunnan kanssa huomioiden maatien luonne sekä ympäröivä maankäyttö.

103§

Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti

On kannatettavaa, että yleis- ja tiesuunnitelmien hyväksymispäätösten nähtävilläpito on maakunnan, ei kunnan vastuulla.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Savolainen Elvi
Kuopion kaupunki - Kuopion kaupunki / kaupunkisuunnittelupalvelut

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Lausunto

04.09.2017 586/03.00.00.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Vastuu perus-tuu lain pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevas-ta yhteistoiminnasta (829/2009) 3 §:ään ja lain alueiden kehittämisestä ja ra-kennerahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014 17 §:ään (1 mom. 6 kohta). Pääkaupunkiseutua ja Helsingin seutua koskeva erityislainsäädäntö on vakiinnuttanut pitkäjänteisen ja tuloksekkaan seudullisen liikennejärjes-telmäsuunnittelun, jota on edelleen kehitetty maankäytön, asumisen ja liiken-teen yhteissuunnitteluksi ja joka on antanut erinomaisen pohjan valtion ja kun-tien välisille MAL-sopimuksille.

HSL pitää hyvänä, että esityksen perusteluissa kaupunkiseutujen liiken-nejärjestelmäsuunnittelu rajataan ulos ja keskitytään valtakunnalliseen ja maakunnalliseen suunnitteluun. Kaupunkiseudut tulee kuitenkin tunnistaa merkittävänä toimijana ja yhteistyötahona sekä valtakunnallisen että maakun-nallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelussa lakiluonnoksen 15 §:ssä. Kaupunkiseutujen rooli kasvun ja hyvinvoinnin tuottajina on merkittävä ja tä-män vuoksi niiden roolin tunnistaminen ja niitä koskevan säätelynselkeä erot-telu harvaan asutuista alueista ovat tärkeää lakia valmisteltaessa.

HSL edellyttääkin, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun toimintaedellytykset sekä niiden tiivis yhteys seudun joukkoliikenne-suunnitteluun tulee varmistaa jatkossakin. Helsingin seudun liikennejärjes-telmäsuunnittelu poikkeaa liikenteen volyymien, liikennepoliittisten valintojen sekä liikennesuunnittelun käytössä olevien keinojen suhteen merkittävästi muun Uudenmaan sekä muun Suomen suunnittelusta. HSL:n palvelut luovat myös rungon Helsingin seudun yhdyskuntarakenteelle ja sen kehittämiselle.

Kuntien rooli liikennejärjestelmän rahoituksessa on merkittävä. Joukko-liikenne on lähes täysin kuntien vastuulla ja oman katuverkkonsa lisäksi kun-nat panostavat vahvasti myös valtion vastuulla

oleviin maantie- ja ratahank-keisiin. Kuntien rooli on merkittävä kaupunkiseutujen tieliikenteessä, sillä pel-kästään Helsingin seudulla kuntien vuotuinen panostus tieliikenteen infrastruk-tuuriin on merkittävää. Kuntien yhteenlaskettu panostus tie- ja katuinvestoin-teihin on ollut noin 230 miljoonaa euroa vuodessa. Tämän lisäksi kunnat käyt-tävät 240 miljoonaa euroa katu- ja viheralueiden kunnossapitoon, mikä voi-daan osaltaan laskea tie- ja katuverkon ylläpidon kustannuseriin. Lisäksi on huomioitava, että kuntien rahoitus valtion tieverkon investointeihin Helsingin seudulla on ollut keskimäärin noin 23 miljoonaa euroa vuodessa.

Valtakunnallisen runkoverkon määrittely on maantieverkon luokittelun näkö-kulmasta hyvä asia, mutta määrittely pitää tehdä yhdessä kaupunkiseutu-jen kanssa. Runkoverkoilla on keskeinen rooli kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden määrittelyssä ja niiden rooli voi korostua merkittävästi yksit-täisten kaupunkiseutujen, kuten Helsingin seudun, kohdalla. Runkoverkkojen kehittäminen kaupunkiseutujen ja valtion yhteistyönä mahdollistaa yhteyksien sujuvuuden ja kaupunkiseutujen kehittymisen.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun liitettävä 10-12 vuoti-nen rahoitus- ja toimenpideohjelma nähdään hyväksi sekä pitkäjänteisen kehittämisen että elinkeinoelämän toimintaedellytysten näkökulmasta. Rahoitus- ja toimenpideohjelman pohjaksi on tärkeää tehdä läpinäkyvä ja pe-rusteellinen vaikutusten arviointi. On myös muistettava kaupunkiseutujen oma MAL-sopimusmenettely ja siihen liittyvä suunnittelu, jotka toimivat hyvänä läh-töaineistona valtakunnallista suunnitelmaa ja ohjelmaa varten. MAL-sopimukset on nähty erinomaisena keinona kehittää kaupunkiseutujen maan-käyttöä ja liikennettä ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tulee olla linjassa näiden kanssa.

HSL katsoo, että tienpidon jakaminen 18 maakunnan kesken on tehoton-ta. HSL:n mielestä on ongelmallista, että maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaiset tehtävät tulisivat täysimääräisinä 18 maakunnan hoidetta-vaksi. Vaikka tienpito on määritelty tienpidon yhteistyöalueiden tehtäväksi, on niiden muodostuminen ja täten niiden koko sekä käytettävät resurssit epävar-moja. Maakuntien välillä on merkittäviä eroja ja niiden käytettävissä olevat resurssit tulevat eroamaan merkittävästi. Erot tulevat olemaan merkittävämpiä kuin nykyisessä järjestelmässä, jossa liikennetehtäviä hoitavia ELY-keskuksia on yhdeksän kappaletta. Tienpidon osalta trendinä on ollut enemminkin tehtä-vien keskittäminen riittävän suurelle väestöpohjalle, mikä takaa samalla riittä-vät resurssit tienpidon pitkäjänteiseen kehittämiseen. Tehtävien jakaminen 18 maakunnalle aiheuttaa riskejä riittävien resurssien saamiseksi kunkin maakunnan pitkäjänteisen tienpidon järjestämiseksi sekä voi vaikeuttaa yhtenäisen ja kokonaisuutena tarkoituksenmukaisesti toimivat liikenne-järjestelmän kehittämistä.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi HSL:n mielestä on tärkeää, että maantieverkon omistajuus ja tienpidon vastuu säilyvät valtiolla. Tähän kuitenkin liittyy riskejä osaoptimoinnin suhteen, mikäli 18 maakuntaa tulevat kilpailemaan entistä tiukemmin erillisrahoituksen piirissä olevista tienpidon rahoitusosuuksista. Tärkeää onkin, että tienpidon tarpeita priorisoidaan entistä selkeämmin ja siten varmistetaan keskeisten yhteyksien toimivuus.

HSL:n katsoo, että Liikenneviraston rooli vahvana toimijana tienpidon ohjauksessa tulee säilyä, jotta koko valtakunnan kattava optimointi tien-pidossa ei vaarannu. Tämä tarkoittaa yhteistyön säilymistä Liikenneviraston ja maakuntien tai tienpidon yhteistyöalueiden välillä, mikä on edellytys Liikenneviraston tehokkaalle roolille tieverkon omistajana.

Taloudellisia vaikutuksia kuvaavassa kappaleessa 4.1 nostetaan ansiokkaasti esille ne haasteet, joita liittyy yksittäisten maakuntien tienpidon rahoitukseen. Mikäli pienimmät mahdolliset tienpidon yhteiskäyttöalueet voivat olla selvästi nykyisiä ELY-keskuksia pienempiä, on selvä riski, että kestävä ja pitkäjäntei-nen tienpito on näillä alueilla hyvin haastavaa. Lisäksi mahdollinen henkilöstön jakautuminen useampaan yksikköön voi aiheuttaa tehokkuustappiota sekä vaarantaa osaavan ja asiantuntevan henkilöstön riittävyyden koko maan tasol-le.

Kansantalouden näkökulmasta kestävä ja pitkäjänteinen tieverkon sekä liiken-nejärjestelmän kehittäminen ovat tärkeitä. Teiden luokittelun avulla luotava valtakunnallinen runkoverkko mahdollistaa kunnille, kaupunkiseuduille ja elin-keinoelämälle luottamuksen pitkäjänteiseen infrastruktuurin kehittämiseen, kun luokitteluun liittyvät määritteet ovat selkeät. Runkoverkosta päätettäessä olisi kuitenkin tärkeää, että kaupunkiseutuja kuullaan riittävällä tavalla, sillä merkittävä osa runkoverkon solmupisteistä sijaitsee kaupunkiseuduilla.

Luvussa 4.3 mukaan lakiesityksellä ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia, mikä on ristiriidassa lakiesitykseen liittyvien mahdollisten resurssimuutosten kanssa.

Kansainvälisten esimerkkien kattava esittely tienpidon järjestämisessä on an-siokas ja tuo arvokasta tietoa valmistelun pohjaksi.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

2 § Soveltamisala pitäisi määritellä ja mainita siten, että laissa ei säädetä kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädetään laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009). Laissa tulisi velvoittaa valtakunnallisen ja kau-punkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamiseen.

4 § Maantiet ja niiden luokittelu tulisi lisätä maininta oleellisten kuntien ja kau-punkiseutujen roolista runkoverkon määrittelyssä yhdessä Liikenne- ja viestin-täministeriön kanssa.

11 § Tienpidosta vastaavat viranomaiset mukaan Liikennevirastolla säilyy maantieverkon omistajuus, mikä on HSL:n mielestä hyvä asia.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

On huomioitava, että esityksessä käytetty termi liikennejärjestelmä-suunnittelusta ei koske kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitte-lua ja niihin liittyviä MAL-sopimusmenettelyjä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu toimintona on kattava, koko liikennejärjestel-mää koskeva ja sen tekemiseen liittyy käsillä olevan lakiehdotuksen lisäksi myös mm. ratalaki, maankäyttö- ja rakennuslaki ja liikennepalvelulaki.

HSL:n mielestä on hyvä, että lakiesityksessä tunnistetaan kokonaisuu-den kattava liikennejärjestelmäsuunnittelu kaupunkiseuduilla sekä tode-taan erikseen Helsingin seudun erityisasema 15 c §:ää Liikennejärjestel-mäsuunnittelusta vastaavat tahot koskevissa perusteluissa. Selkeyden vuoksi olisi toivottavaa, että HSL:n ja mahdollisten muiden vastaavien toimijoiden eri-tyisasema todettaisiin myös itse lakitekstissä, esimerkiksi soveltamisalaa kos-kevassa 2 §:ssä.

15 d §:n Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma perusteluissa mainittu laissa määrätty viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvi-ointi, ns. SOVA-arviointi, tulisi sisällyttää lakitekstissä myös 15 e §:ssä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tämä on perusteltua, sillä maakuntatason liikennejärjestelmäsuunnittelulla on merkittäviä ympäristövai-kutuksia, mutta myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on SOVA-lain mukainen suunnitelma, jolle arviointi tulee tehdä. Valtakunnalliseen suunnitelmaan sisällytettävä 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma on HSL:n mielestä hyvä asia, mutta ne on tehtävä yhteistyössä kaupunkiseutujen ja kuntien kanssa.

15 h §:n mukainen asetuksenantovaltuus kattavuus eri liikennejärjestel-mäsuunnittelun tasoille pitää määritellä ja sen tarvetta tulisi vielä harkita, sillä suunnitelmien sisältöjen pitäisi olla ennalta selvästi laissa määrättyjä.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen on 15 i § mukaisesti vapaaehtoista 18 maakuntien välillä ja yhteistyöalueita voi muodostua enimmillään 9 kappaletta. Maakunnat ja tienpidon yhteistyöalueet tuovat uudet liikennehallinnon tasot, mitkä oleellisesti korvaavat vanhat ELY-keskukset liikenneasioiden hoidon suhteen. Nämä uudet hallinnon tasot estävät tienpidon tarpeettoman pirstomisen 18 maakuntaan, mutta ylipäänsä tienpitotehtävien tuominen maakunnan tehtäväksi vaikeuttaa pitkäjänteistä suunnittelua ja tienpitoa sekä lisää tarpeettomasti hallinnon määrää.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

HSL:n mielestä hankearvioinnin ja suunnitteluperusteiden sisällyttämi-nen lakiluonnokseen kohdassa 15 s § on hyvä asia, jotta tienpidossa ja hankesuunnittelussa varmistetaan vertailukelpoisuus ja yhteiskuntataloudelli-suus. Lakipykälässä pitäisi kuitenkin mainita mitä hankearviointiohjetta nouda-tetaan ja mikä taho hankearviointiohjeistuksesta vastaa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

LVM 1770 03 2016.pdf

Ronikonmäki Niko-Matti
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - Suvi Rihtniemi, toimitusjohtaja
Sini Puntanen, osaston johtaja, liikennejärjestelmä ja tutkimukset

Maa- ja metsätalousministeriö

Lausunto

04.09.2017 MMM - 238947 - vR - LVM

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Saaristoasiain neuvottelukunta esittää, että maantielakiehdotuksen 12 §:ssä oleva maininta maantielautta-alusten mahdollisesta maksullisuudesta poistetaan.

Maantielautat ovat saaristo- ja vesistöalueiden maanteiden olennaisia osia ja niiden kuten maanteiden muiden osien maksuttomuus on syrjäisten alueiden tasapainoisen aluekehityksen, elinkeinoelämän, työssä käynnin, asumisen, yhteiskunnallisten palvelujen saannin ja välttämättömän muun asioinnin edellytysten kannalta ratkaisevaa.

Kysymys liikenneväylien käytön mahdollisesta maksullisuudesta ruuhkakeskuksissa, moottoriteillä ja haja-asutusalueilla tulee ratkaista kokonaisvaltaiseen tarkasteluun perustuen, mitä asian yhteydessä ei ole tehty.

Maantielain säädös, jonka sisällyttämistä lakiin jatkossakin esitetään, on saaristolain tavoitteiden vastainen, loukkaa kansalaisten yhdenvertaisuutta yhteiskunnan ylläpitämien liikenneväylien käytön ehtojen osalta ja on asiallisesti perusteeton.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Saaristoasiain neuvottelukunta esittää, että LVM ryhtyy osaltaan tarvittaviin toimenpiteisiin, että

a maakuntalain antamisen ja saaristolain muutoksen viimeistelyssä palautetaan valtiolle maakuntien rinnalle yksiselitteisesti saaristoliikenteen hoitamisen osavastuu, ja

b tämä huomioidaan maantielain muutosesityksessä siten, että yleisperustelujen sivulla 23 oleva teksti muutetaan muotoon:

"Jokaisen maakunnan tehtävänä olisi .. saaristoliikenteen järjestäminen niissä maakunnissa, joissa kyseistä liikennettä on, siten, että asian käytännöllinen hoito keskitetään Varsinais-Suomen maakunnan tehtäväksi."

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Saaristoasiain neuvottelukunta kannattaa lakiluonnoksen 28 §:ssä esitettyä muutosta, että tienpitäjä vastaa yksityistien liittymän tai maatalousliittymän rummun kunnossapidosta. Tämä suurta määrää yksityistiekuntia koskeva muutos selkeyttää ja kohtuullistaa tien pitäjän ja yksityisteiden välistä vastuiden ja kustannusten jakoa myönteisellä tavalla.

**Muut huomiot**

Saaristoasiain neuvottelukunnan kannanotto maantielakiesitykseen on kokonaisuudessaan liitteenä.

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

LVM maantielaki sankn lausunto 040917.docx

Leppänen Jorma
Maa- ja metsätalousministeriö - Saaristoasiain neuvottelukunta

Lapin ELY-keskus

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Maakuntauudistuksessa jo tehtyjen linjausten synnyttämässä uudessa tilanteessa on tarpeen määrittää maakuntien rooli maanteiden alueellisessa tienpidossa sekä maanteiden omistajan valtion ja sen liikennehallinnon rooli suhteessa maakuntiin maantielaissa esitettyjen liikennetehtävien hoitamisen osalta. Lisäksi on tarpeen muuttaa nykyisen maantielain kirjauksia tienpitäjästä, tienpitoviranomaisesta ja viranomaistehtävien hoitamisesta.

Jotta valtakunnallinen yhtenäisyys tienpidossa säilyisi, maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdan mukaisia alueellisen tienpidon tehtäviä tulee ELY-keskuksen näkemyksen mukaan toteuttaa esityksen mukaisesti sopimuspohjaisesti tarkoitukseen myönnetyllä erillismäärärahalla.

Lakiluonnos perusteluineen osoittaa kuitenkin konkreettisesti, että maanteiden tienpidon järjestäminen esitetyllä tavalla on haastavaa ja edellyttää nykyistä monitahoisempaa sopimus- sekä ohjausmenettelyä.

Tienpitoa on tehostettu voimakkaasti viime vuosina, eikä tienpidon niukkoja resursseja olla lisäämässä maakuntauudistuksen yhteydessä. Lapin ELY –keskus pitää tärkeänä, että varmistetaan nykyisten keskittämisten ja yhtenäisten toimintatapojen kautta saavutettujen hyötyjen sekä tienpidon kustannustehokkaan hoitamisen turvaaminen jatkossakin.

ELY –keskus toteaa myös, että lainsäädännössä tulee korostaa tienpidon rahoituksen riittävyyttä myös alemmalle tieverkolle. Ehdotuksessa todetaan, että maanteiden käyttö on ilmaista. Lapin ELY –keskuksen näkemyksen mukaan lakia laadittaessa tulisi selvittää poliittinen tahtotila ulkomaisen rekkaliikenteen maksuista, ja mikäli mahdollista määrittää maksut.

Käytettävän terminologian tulisi olla mahdollisimman selkeää. Lapin ELY –keskus esittää, että viitattaessa kaikkiin 18 maakuntaan, käytettäisiin termiä ”maakunta” ja viitattaessa enintään 9 tienpidon yhteistyöalueeseen, käytettäisiin termiä ”tienpidon yhteistyöalue”.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Esityksen mukaan Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta voitaisiin tehdä valtioneuvoston päätös ja se voitaisiin antaa tiedonantona eduskunnassa. Liikennevirasto tuottaisi suunnitelmaan laadintaan tarvittavaa tietoa ja asiantuntijanäkemystä sekä tekisi valmistelussa yhteistyötä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat keskeistä lähtöaineistoa suunnittelussa.

Maakunta vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta, maakunnan liikennetehtäviä ja tieliikennettä koskevien osuuksien valmistelusta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta sekä kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun sekä valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa. Liikennevirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta sekä juna- ja vesiliikenteen kannalta.

Lapin ELY –keskuksen näkemyksen mukaan maakuntien ja valtion välisen toimivan yhteistyön taustalla on tärkeää olla avoimesti valmistellut pitkän tähtäimen valtakunnalliset liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet ja linjaukset, joilla voidaan edistää yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille. Linjaukset ja niihin käytettävissä oleva rahoitus tarjoaa valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmän palvelutasosta ja kehittämisestä maakuntien, kuntien, elinkeinoelämän ja muiden käyttöön. Maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien hyödyntäminen valtakunnallisessa suunnitelmassa on tärkeää.

Esitetty toimintamalli lisää kuitenkin liikennejärjestelmäsuunnitteluun tarvittavaa työmäärää sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla. Lapin ELY –keskuksen näkemyksen mukaan olisi syytä harkita maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista yhteistyöalueittain eikä kukin maakunta tekisi omaansa.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Lapin ELY –keskus kannattaa ajatusta siitä, että maakuntien tulee sopia niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella.

Jokaisen maakunnan tehtäviin kuuluisi ehdotettavan lain mukaisesti liikennetehtävänä vastaaminen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun johtamisesta ja kytkemisestä maakunnan muuhun suunnitteluun sekä eri toimijatahojen yhteistyöstä liikenneturvallisuustyössä.

Esityksen mukaan jokaiselle maakunnalle laadittaisiin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta valtuustokausittain tienpidon ja liikenteen suunnitelma, joka olisi osa valtion ja maakunnan välistä tienpidon sopimusprosessia. Suunnitelma olisi myös keskeinen asiakirja Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueen välisissä tienpidon sopimusta koskevissa neuvotteluissa. Tämän sopimuksen allekirjoittaisivat Liikenneviraston edustaja ja tienpidon yhteistyöalueen maakuntien edustajat.

Jokaisen maakunnan tehtäviin kuuluvat lisäksi päätöksenteko maakunnan tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta sekä tienpidon sopimuksen hyväksymisestä. Molempien valmistelu voitaisiin kuitenkin tehdä tienpidon yhteistyöalueella sovitun toimijan toimesta.

Tienpidon sopimuksessa olisi sovittava tienpidon yhteistyöalueelle kuuluvien tehtävien hoitamiseksi tarpeellisesta rahoituksesta ja sen suuntaamisesta, tienpitoa koskevista tavoitteista, toimintaa ja taloutta koskevista tavoitteista sekä raportoinnista. Sopimus sisältäisi tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset. Jos Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueen välisissä sopimusneuvotteluissa ei päästäisi sopimukseen, liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueen tulisi neuvotella asiasta ja tarvittaessa valtioneuvosto tekisi liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella ratkaistavista asioista.

Valtion, maakunnan ja tienpidon yhteistyöalueen välinen yhteistoiminta tulee olemaan varsin monitahoista. Niukoista resursseista johtuen on mahdollista, että eri tahojen näkemykset poikkeavat toisistaan eikä tienpidon sopimusta synny, minkä seurauksena tienpidon sopimuksella ratkaistavat pienemmätkin asiat siirtyvät valtioneuvoston päätettäväksi.

Uusi toimintamalli tuo toteutuessaan lisää hallinnollisia tehtäviä ja sopimuksia, mikä ei toteuta tavoitetta valtion- ja aluehallinnon toiminnan tehostamisesta. Nykyistä enemmän käytetään aikaa hallinnollisiin tehtäviin, substanssitehtävien kustannuksella. Maakunnan vaikutusmahdollisuuksien parantamiseksi olisi hyvä löytää vähemmän byrokraattisia, luottamukseen perustuvia toimintamalleja.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Pykälän 2 momentissa esitetään säädettäväksi suunnittelukohteiden valinnasta päätösvaltaisesta viranomaisesta sekä suunnitelmien laatimisesta vastaavista viranomaisista. Jokaisen maakunnan liikenneviranomainen päättäisi suunnittelukohteista, joiden määrittelyssä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla olisi keskeinen rooli.

Lapin ELY –keskus esittää, että suunnittelukohteista päätettäisiin tienpidon yhteistyöalueella yhdessä sovitulla valmisteluprosessilla.

Esityksen mukaan tienpidon yhteistyöalue vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta Erityisenä syynä voitaisiin pitää muun muassa hankkeen merkittävyyttä tai vaativuutta. Merkittävinä tiehankkeina pidettäisiin ainakin valtion talousarviossa erikseen nimettyjä hankkeita.

Lapin ELY –keskuksen näkemyksen mukaan tienpidon sopimuksessa tulee sopia myös yleis- ja tiesuunnitelmien vetämisvastuista tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueiden välillä. Osaamisen ylläpitämiseksi tulisi tienpidon yhteistyöalueille antaa vedettäväksi myös vaativia yleis- ja tiesuunnitelmia.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Yksityistieliittymärumpujen siirtäminen tienpitäjälle tai tienpidon yhteistyöalueelle on kannatettava muutosesitys. Se aiheuttaa aluksi uutta kustannusrasitetta tienpitäjälle, mutta pidemmällä aikavälillä maksaa itsensä takaisin. Lisäksi tienpitäjällä tai tienpidon yhteistyöalueella tulisi olla oikeus kaivaa olemassa olevaa laskuojaa vaikkapa 50 m ilman maanomistajan lupaa. Tai ainakin kaivaminen tulisi voida tehdä kuuluttamalla nykyisen suostumusmenettelyn sijaan.

**Muut huomiot**

-

Ylinampa Jaakko
Lapin ELY-keskus

Tapio Juha

Lapin ELY-keskus

Etelä-Savon maakuntaliitto

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Etelä-Savon maakuntahallitus pitää esitettyä uudistusta lähtökohdiltaan oikeansuuntaisena, mutta haluaa tuoda esille seuraavat näkökulmat ja epäkohdat, joihin syytä paneutua jatkovalmistelussa.

Esitys on joiltakin osin maakuntauudistuksen ja hallitusohjelman vastainen. Ensinnäkin lakiesitys rajoittaa maakuntien itsehallintoa mm. rajoittamalla maakuntien vapautta sopia yhteistyöalueista. Toiseksi esityksen mukainen toimintamalli, joka perustuu pitkälti viranomaisten välisiin sopimuksiin, mikä todennäköisesti lisää byrokratiaa ja normistoja kuin vähentää niitä. Kolmanneksi esityksen mukainen toimintamalli lisää julkisen sektorin henkilöstötarvetta, koska maakuntiin joudutaan palkkaamaan lisää henkilöitä hoitamaan lakiesityksen mukaisia tehtäviä.

Maakuntien välinen tienpidon yhteistyösopimus tulee olemaan keskeinen asiakirja esityksen mukaisessa toimintamallissa. Yhteistyösopimuksessa sovittavia asioita ovat ainakin pykälissä 15 i, 15 m ja 15 o mainitut seikat. Maakuntahallituksen näkemyksen mukaan yhteistyösopimuksessa sovittavat asiat tulisi esittää kootusti, jotta kokonaisuus olisi helpommin hahmotettavissa.

Maakuntauudistuksen myötä maakuntien liikennetehtävien määrä kasvaa merkittävästi. Maantielain mukaisten tehtävien lisäksi maakunnat vastaavat yksityisavustuksien jakamisesta ja toimivat halutessaan myös joukkoliikenteen toimivaltaisina viranomaisina. Osa tehtävistä tullaan hoitamaan maakuntien yhteistyöalueilla, mutta tehtävien hoitaminen edellyttää myös omia henkilöresursseja jokaisessa maakunnassa. Uudistuksen yhteydessä on huolehdittava, että kullakin maakunnalla on käytettävissään riittävä osaaminen annettujen tehtävien hoitamiseksi.

Todennäköisin vaihtoehto on, että nykyinen ELY-henkilöstö siirtyy tulevien tienpidon vastuumaakuntien palvelukseen. Yhteistyöalueen muiden maakuntien henkilöstöresurssin

turvaamiseksi on mahdollistettava myös resurssien jaettu käyttö yhteistyöalueen sisällä sekä yhteisten virkojen sijoittuminen myös muualle kuin vastuumaakuntaan.

Maakunnissa tarvittavien uusien henkilöresurssien määrää ja niiden rahoitusta ei ole avattu esityksessä. Tähän ei ole kiinnittelyä riittävästi huomiota muussakaan maakuntauudistuksen valmistelussa. Maakuntahallitus esittää, että maantielain uudistuksen vaikutukset maakuntien henkilöstö- ja rahoitustarpeeseen otetaan mukaan syyskuussa 2017 käynnistyvään maakuntatalouden ja siihen liittyvien yhteistyöprosessien simulointiin.

Maakuntahallitus pitää hyvänä, että tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon määrärahasta kohdistettavaksi äkillisiin ja ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Maakunnat kilpailevat jatkossakin investoinneista ja pyrkivät luomaan investoinneille suotuisaa toimintaympäristöä. Liikennejärjestelmän toimivuus ja liikenneolosuhteet ovat avainasemassa tässä kohtaa. Esityksessä ei ole huomioitu miten yksittäinen maakunta tai yhteistyöalue voi varautua äkilliseen investointitarpeeseen, esim. teollisen investoinnin edellyttämät liittymän parantamiset tai muut vastaavat toimenpiteet. Maakuntahallituksen näkemyksen mukaan esitetty suunnittelu- ja sopimusmallit voivat heikentää alueiden reagointikykyä nykyisestä.

Lisäksi on olemassa riski, erityisesti edellä mainittujen äkillisten investointitarpeiden osalta, että yhteistyöalueen vastuumaakunta olisi muita maakuntia paremmassa asemassa suunnitteluvalmiuden nostamisessa. Esityksen mukaan maakunnat päättävät suunnittelukohteista, mutta varsinaisesta suunnittelusta vastaa tienpidon yhteistyöalue. Näin ollen yksittäinen maakunta, lukuun ottamatta yhteistyöalueen vastuumaakuntaa, ei voisi suoraan laittaa toimeen tekemäänsä suunnittelupäätöstä. Lain jatkovalmistelussa on varmistettava maakunnille tasapuoliset mahdollisuudet suunnitelmien laatimiseen.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Esityksen mukaan tiepidolla tarkoitetaan myös maantien suunnittelua (3 §) ja suunnittelukohteista päättää maakunnan liikenneviranomainen (15 r §). Esityksen taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on todettu, etteivät maakunnat voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon. Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa esitetty näkemys maakuntien mahdollisuudesta käyttää yleiskatettaan tiepitoon on myös ristiriidassa sekä maakunnallisen itsehallinnon ja lakiehdotuksen 10 § kanssa. Lain 10 §:n mukaan: ”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.” Maakuntahallituksen näkemyksen mukaan maakunnat olisivat eri asemassa verrattuna muihin toimijoihin. Esitämme, että maakuntalain mukaisen aluekehitystehtävän nimissä ja aluekehityksen edistämiseksi maakunnille annetaan vähintäänkin mahdollisuus rahoittaa yleis- ja tiesuunnittelua yleiskatteellisesta rahoituksesta suunnitteluvalmiuden turvaamiseksi.

Esityksen 4 § mukaan Liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä , miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Maakuntahallitus pitää runkoverkkojen määrittelemistä tarpeellisena ja kannattaa esitystä. Esitetty runkoverkkopäätös koskee vain maanteitä, mikä on maakuntahallituksen mielestä liian suppea lähetystapa. Runkoverkko tulee määritellä myös muiden liikennemuotojen osalta, erityisesti rataverkon osalta. Runkoverkkojen määrittely olisi luontevasti osa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa.

Pykälässä 13 a esitetty maanteiden palvelutaso on sinällään oikean suuntainen lähestymistapa yhdenmukaisen ja ennakoitavan laatutason varmistamiseksi. Maakuntahallituksen näkemys on, että pykälässä esitetyt palvelutasot ovat hyvin tulkinnanvaraisia, joten käytännön tiepitoa varten tarvitaan valtakunnallista ohjeistusta liikenneolosuhteiden minilaadusta eri palvelutasoluokissa. Lisäksi palvelutasojen tulee vaikuttaa maakunnille kohdentuvaan tiepidon rahoitukseen, jotta vaatimuksien mukainen taso on mahdollista saavuttaa.

Pykälän 6 kolmannen momentin mukaan tienpitäjän on varattava niille, joita lauttaliikenne välittömästi koskee, mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa sekä hankittava asianomaisen kunnan ja tarvittaessa muunkin viranomaisen lausunto. Maakuntahallitus esittää, että maakunnat lisätään lausunnonantajiksi kunnan lisäksi.

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

iikennejärjestelmäsuunnittelun sisällyttäminen lakiin on hyvä ratkaisu. Erityisen hyvänä nähdään valtakunnalliseen suunnitelmaan kuuluva 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma, joka mahdollisesti tuo pitkäjänteisyyttä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Ohjelman merkittävyys ratkeaa kun saadaan kokemuksia sen sitovuudesta ja toteuttamisesta yli hallituskausien. Maakuntahallituksen näkemyksen mukaan jatkovalmistelussa tulee miettiä lainsäädännöllisiä ja muita keinoja, joilla voidaan varmistaa rahoitus- ja toimenpideohjelman pitkäjänteisyys ja sitovuus yli hallituskausien.

Lakiesitys ei sisällä kunnissa ja kaupungeissa tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua. Valtaosa liikennesuoritteesta tapahtuu kuitenkin kaupunkiseuduilla ja niillä on myös parhaimmat edellytykset vastata kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitteisiin. Jo tällä ELY-keskukset, maakunnat sekä kunnat tekevät tiivistä yhteistyötä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Esimerkiksi Itä-Suomessa on Pohjois-Savon ELY-L:n johdolla kolmen maakunnan ja kahdeksan seutukunnat sekä alueen muiden toimijoiden hyvällä ja tuloksellisella yhteistyöllä pitkät perinteet. Samoin on useissa muissakin maakunnissa. Uudistuksia tehtäessä pitäisi säilyttää tehokkaiksi ja toimiviksi osoittautuneita ratkaisuja sekä panostaa niiden edelleen kehittämiseen. Maakuntahallituksen mielestä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu tulisi myös kytkeä lainsäädännöllä kiinteästi osaksi koko liikennejärjestelmäsuunnittelua eikä sitä saisi jättää omaksi saarekkeeksi lainsäädännön ulkopuolelle.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Esityksen 15 i §:n mukaan maakunnat sopivat lain mukaisen tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä (9) tienpidon yhteistoiminta-alueella. Ylimaakunnallinen yhteistyö tienpidossa on nähdäksemme välttämätöntä jo resurssien tehokkaan käytön vuoksi. Maakunnille tulee kuitenkin antaa vapaus sopia keskenään yhteistyöalueista ja maakuntien välisestä yhteistyöstä. Maakuntien yhteistyöstä ei tule säätää esitetyn yksityiskohtaisesti maantielailla vaan jättää yhteistyö maakuntien aidosti yhdessä sovittavaksi asiaksi.

Pykälän 15 m toisen momentin mukaan: ”tienpidon ja liikenteen suunnitelman suunnitelma valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.” Lisäksi momenttia koskevissa perusteluissa todetaan: ”Koska suunnitelma koskisi kuitenkin yksittäistä maakuntaa, olisi yhteistyösopimuksen mukaisesti suunnitelman laatimisesta vastaavan toimijan tehtävä valmistelussa yhteistyötä sen maakunnan kanssa, jota suunnitelma koskisi. Yhteistyön laadusta ja tavasta voisivat maakunnat sopia keskenään.” Lainsäätäjän tarkoitus on ilmeisemmin, että suunnitelman laadinnasta vastaisi yhteistyöalue tai sen tilaa kolmas taho, vaikka tämä ei käy suoraan ilmi esityksen momentista, joka on vastuutahon suhteen tulkinnanvarainen. Maakuntahallituksen näkemyksen mukaan jokaisella maakunnalla tulee olla mahdollisuus laatia aluettaan koskeva tiepidon ja liikenteen suunnitelma yhteistyösopimuksen mukaisesti ja tämä tulee tuoda selvästi esille suunnitelmaa koskevista pykälissä. Lisäksi momentissa puhutaan tiepidon ja liikenteen suunnitelman SUUNNITELMASTA. Tätä kohtaa on syytä selkeyttää.

Etelä-Savon maakuntahallitus pitää tarpeellisena, että tienpidosta laaditaan sopimus tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen välillä. Esitämme, että lakiin kirjattaisiin, että sopimuksessa tulisi olla myös maakuntakohtaiset osiot, jolla varmistettaisiin maakuntakohtakohtaisesti lasketun rahoituksen kohdentuminen tasapuolisesti kaikille maakunnille.

Esityksestä ei käy ilmi kuinka tiepidon yhteistyöalueita koskevia yhteistyösopimuksien toimivuutta arvioidaan, eikä sitä miten sopimuksia voidaan muuttaa tai purkaa. Muutostarpeita sopimuksiin voi olla tarpeen tehdä maakuntien halutessa laajentaa yhteistoiminta-aluetta. Maakuntahallitus esittää, että yhteistyösopimuksien arviointia tulee tehdä valtuustokausittain. Lisäksi lakiin tulee sisällyttää yhteistyösopimuksen muuttamista ja purkamista koskevat pykälät.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Pykälän 15r kolmannessa momentissa ja pykälän 17 viidennessä momentissa säädetään samasta asiasta hieman eri sisällöin. Pykälä 15r mukaan ”suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.” Vastaavasti 17 § mukaan ”tien suunnittelun tulee tarpeen mukaan perustua lisäksi liikennejärjestelmän kehittämistä koskevaan suunnitteluun.”

Maakuntahallituksen näkemys on, että pykälästä 17 voisi poistaa em. momentin ja pykälän 15 r em. momentin voisi muuttaa muotoon: suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja muuhun alueidenkäytön suunnitteluun. Esityksen 15 pykälässä olevat viitaukset valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ovat turhia, sillä ne on otettu huomioon jo maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja muussa alueidenkäytön suunnittelussa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Esityksen siirtymäsäännökset on laadittu sillä aikataululla, että maakuntauudistus toteutuu 1.1.2019. Maakuntauudistus tulee voimaan 1.1.2020, joten Etelä-Savon maakuntahallituksen mielestä siirtymäsäännökset tulee kirjoittaa uusiksi uusi aikataulu huomioiden.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei huomioita.

**Muut huomiot**

Ei huomioita.

Tanttu Marko
Etelä-Savon maakuntaliitto - Etelä-Savon maakuntahallitus

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Ehdotuksessa todetaan maakunnille ja Liikennevirastolle siirtyvistä tehtävistä, jotka ovat lain perusteella annettavat muut alueelliset palvelut, ja todetaan selkeä työnjako maakuntien, kuntien ja valtion välillä.

Ehdotuksessa on kuvattu maakuntiin ja Liikennevirastoon siirtyvät resurssit ELY-keskuksissa.

Ehdotuksessa puuttuu nykytilan kuvauksessa valtakunnalliseksi keskitetty maanhankinnan ja tilusjärjestelyjen korvauskäsittely, joka on 1.1.2016 siirtynyt ELY-keskusten sekä TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskus KEHAlle. Ehdotuksessa on myöskin asiakaspalvelun (Liikenteen asiakaspalvelukeskus) rooli tunnistettu vain osittain.

Ehdotuksessa ei missään todeta muutoksen taustalla olevaa tahtotilaa maakuntien valtakunnallisista palvelukeskuksista. Tämä on puute yleisperusteluissa, joka pitäisi välttämättä korjata.

Maakuntien ja Liikenneviraston tarvetta uusien toimintatapojen omaksumiseen ei riittävällä tavalla nouse esiin yleisperustelujen tahtotilana. Keskitettyjen palvelujen tuoma turva ja rahoituksellinen tuki, sekä moninkertaisen päällekkäisen työn poistaminen hallinnosta tulisi asettaa muutoksessa korkean prioriteetin tavoitteeksi jo tehtyjen säästötoimien vaikutusten säilyttämiseksi. Vaikkakin yleisperusteluissa todetaan, että tehostamistarvetta tullee esiintymään tienpidon järjestämisen tehtävissä ja niitä tulisi tarkastella kokonaisuutena, ei kuitenkaan yleisperusteluissa tuoda esiin niitä mahdollistavia ratkaisuja, tai käyttövelvoitetta, tai pakottavaa lainsäädäntöä, siinä mittakaavassa kuin maakuntauudistuksen kokonaissäästötavoite edellyttäisi.

Maakuntien myöntämien valtionavustusten julkisia hallintotehtäviä voidaan hoitaa myös talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksessa (Hetli Oy). Valtion omistuksen lisääminen Hetli Oy:n yhtiöjärjestyksen muutoksella mahdollistaa myös valtionapujen ja -korvausten keskitetyn käsittelyn hallinnonalat ylittävästi ja tehokkuutta lisäävästi, myös tehtävissä, joita eri hallinnonaloilta kootaan valtion virastoihin ja jätetään siirtämättä maakuntien vastuulle. Liikennevirasto voi antaa valtionapujen maksatukseen ja takaisinperintään sisältyviä tehtäviä palvelukeskusten hoidettavaksi, jolloin niistä on säädettävä erikseen lainsäädännössä. EU-oikeudellisessa mielessä julkisen hallinnon 100 % omistama osakeyhtiö on julkinen toimija, jolle voi siirtää julkista valtaa. ELY-keskusten sekä TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskukseen (KEHA-keskus) jo kootut maksatustehtävät on tarkoituksenmukaista säilyttää kokonaisuutena saavutetun tehokkuuden säilyttämiseksi. Tämä erityisesti siitäkin syystä, että korvauskäsittelyä on myös liikenne-toimialalla keskitetty KEHA-keskukseen muullakin kuin maantilain 79 §:n nojalla. Vahva keskitetty maakuntien ja valtion yhteinen palvelutoiminto mahdollistaa maakunnille joustavan tehtäväsiirtoalustan tulevissa muutoksissa. Maakunnille ja valtiolle tarjottavien valtionapupalveluiden lisäksi valtakunnalliset palvelukeskukset tarjoavat yhteiset tietojärjestelmät, jolloin maksujärjestelmien, kuten tienpidon järjestämisen erillisjärjestelmien, ylläpito ja kehittäminen tuotetaan valtakunnallisesti tehokkaalla tavalla. Myös takaisinperinnän keskitetyt järjestelmät ja valtakunnallisen palvelukeskuksen tuottamat avustavat perintätoimet ja perintäreskontran ylläpito tukisivat maakuntien ja Liikenneviraston rahoituksen suunnittelu- ja seurantaprosessia. Lain säädännässä olisi huomioitava mahdollistavat pykälät.

Asiakaspalvelutehtävien (puhelinpalvelu) siirtoa Liikennevirastoon ei perustella. Yleensäkään virkamiesesityksessä ei ole esitetty kustannuksia tai hyötyjä muutokselle, vain htv-siirtoja. Kun kuitenkin tällä hetkellä liikenteen asiakaspalvelu hoitaa myös maakuntiin siirtyvien tehtävien lisäksi ympäristö-asiakaspalvelun ruotsinkielisen puhelinpalvelun, tulisi asiakaspalvelukeskusten järjestämistä harkita uudelleen. Tämän, ja monen muun MAKU-uudistusta koskevan lainsäädännön pulmana näyttää olevan se, että kokonaisuutta ei ole harkittu, jolloin asiakaspalvelua joudutaan pahimmillaan järjestämään paitsi 18 maakunnan, myös tulevan LUOVA-viraston, tulevan kasvupalveluyhtiön sekä Liikenneviraston toimesta. Eivätkä nämä tahot vielä sisällytä tulevaa Hetlin palvelua, joka periytyy nykyisestä YritysSuomesta.

Esityksessä noteerattu tavoite tienpidon tehtävien hoitamisesta sisällöllisesti ja alueellisesti tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina on hyvä. Perustelutekstissä todetaan pitkälle viety keskittäminen, ja huomioidaan hallituksen 5.4.2016 tekemä linjaus, jonka mukaan tehtävät olisi järjestettävä mahdollisimman kustannustehokkaasti ja mielellään jopa valtakunnallisesti keskitettynä. Perusteluihin tulisi lisätä myös talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen peruspalvelu- ja lisäarvopalvelutehtävät sekä maksatus- ja avustavat takaisinperintätehtävät tehtäviin tarvittavan osaamisen riittävyyden turvaamiseksi. Suuri osa erillismomenteista sulautuu maakuntien yleiskatteelliseen rahaan, mutta erillisseurattavia momentteja tulee edelleenkin säilymään. Momentteja, ja niistä tehtäviä avustustehtäviä pitäisi pystyä katsomaan toimialariippumattomasti ja soveltaa yhteisiä, kustannustehokkaita menetelmiä. Niiden käyttö tulisikin vakioida ja todeta myöskin lainsäädäntötasolla. Ssama noteeraus tulisi tehdä tehtävien häiriöttömän hoidon varmistamiseksi siirtymäkaudella.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

79 § 4. momentti on ehdotettu poistettavaksi. Esitetään sen säilyttämistä ja muotoilemista esim. "korvausten käsittelytehtävää hoitaa talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus (pakottava säännös) tai voi hoitaa Liikenneviraston ohella talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus (sopimismekanismi)"

**Muut huomiot**

Esityksen perusteluteksteihin ja sopimispykäliin tulisi kirjata sopimusmenettely, jossa tehtäviä hoitaa talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus (pakottava säännös) tai voi hoitaa maakunnan ja Liikenneviraston ohella talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus (sopimismekanismi). Tällä varmistettaisiin se, että maakunta voisi toimintalogiikkansa mukaisesti keskittää halutessaan tehtäviä tarpeen mukaan palvelukeskukselle, ja toisaalta, ettei rakentuisi päällekkäistä hallintoa tai korvaustoimintoa, mikä toisi hallintoon kustannustehottomuutta ja hukkaa.

Todetaan vielä, että maakuntalain 121 § täydennykseksi tulee omana momenttinaan näin: "Siten kuin laissa erikseen säädetään talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskus hoitaa maakuntien [ja niiden palveluntuottajien?] myöntämien avustusten maksamista ja korvauskäsittelyä koskevat valtionavustuslain (688/2001) 12 §:ssä tarkoitetut tehtävät sekä maakunnan ja valtion lisäksi valtionavustuslain 15 §:ssä tarkoitettua valvontaa maksamistehtävään liittyen. Lisäksi laissa voidaan erikseen säätää, että maakunta voi antaa valtionavustuksen maksamista koskevia tehtäviä talous ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen hoidettavaksi.

Em. momenttiin tulisi KEHA-keskuksen näkemyksen mukaan lisätä maakuntien lisäksi valtio, sen virastot ja laitokset, ja todeta myös asiakaspalvelujen (puhelinpalvelut) järjestäminen yhdenmukaisella valtakunnallisella toiminnolla, hallinnonalasta riippumatta.

Nieminen Jouko
KEHA-keskus

SAK ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

SAK toteaa yleisesti, ettei se kannata tienpidon vastuun siirtämistä valtion viranomaiselta usean maakunnan vastuulle.

Tienpidon toimintojen keskittämisellä 2000-luvun alussa saavutettiin merkittäviä, arviolta jopa 20–25 prosentin säästöt. Toimintojen takaisin hajauttamisella hukataan aiemmista rakennemuutoksista saadut hyödyt.

Lakiesitys sisältää kuitenkin kaksi myönteistä uudistusta, jotka olisi voitu toimeenpanna ilman tienpidon vastuun siirtoa maakuntiin.

Liikenneministeriö päättää valtakunnallisesta runkoverkosta ja jatkossa ministeriö asettaisi sille myös palvelutason. Uudistus takaa elinkeinoelämän kuljetuksille paremman toimintavarmuuden.

Toiseksi esitys pitää sisällään pitkäjänteisen liikennejärjestelmäsuunnittelun.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Lakiesitys täyttää SAK:n pitkäaikaisen tavoitteen pitkäjänteisestä usean vaalikauden ylittävästä liikennejärjestelmän kehittämisestä.

Liikenneministeriön on jatkossa laadittava valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka hyväksytään valtioneuvostossa. Suunnitelmaan on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10 - 12 vuodeksi. Lakiin on kirjattu, miten toimenpideohjelman valmistelun käynnistäminen tapahtuu sekä mainitaan lausunnonantomahdollisuus asiaa koskettaville tahoille. Tämän lisäksi vähintään valtioneuvoston asetukseen tulee kirjoittaa, miten investointiohjelman laadintaan otetaan mukaan eri tutkimuslaitoksia ja intressipiirejä, jotka arvioivat hankeohjelman yhteiskunnallisia ja kansantaloudellisia vaikutuksia. Hyvä vertailukohde on Ruotsi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee laatia siten, että hallitus päättää ensin yleisistä valtakunnallisista tavoitteista. Sen jälkeen maakunnat valmistelevat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman, joka on valtakunnallisten tavoitteiden mukainen. Myös kaupunkiseutujen MAL-neuvotteluita tulee käydä rinnan liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa.

SAK:n näkemyksen mukaan maakuntiin ei pidä siirtää päätösvaltaa siitä, mitä investointihankkeita suunnitellaan. Suunnittelupäätökset tulee säilyttää väyläverkon omistajalla. Kukin maakunta haluaa oman alueensa hankkeen etenevän investointipäätökseen. Kun investointipäätöksen edellytys on voimassa oleva tiesuunnitelma, syntyy maakunnille kannustin ylisuunnitteluun. Lisäkustannuksia syntyy, kun toteutumattomien hankkeiden suunnitelmat vanhenevat ja niitä joudutaan suunnittelemaan uudelleen.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Päätöksentekotason siirtäminen lähemmäs kansalaisia ja demokraattiseen maakuntahallintoon voi ajatella lisäävän päätöksenteon legimiteettiä. Maakunnille ei kuitenkaan synny todellista päätösvaltaa eikä kykyä itsenäiseen tienpitoon. Pienet määrärahat johtavat siihen, että joissakin maakunnissa rahat voivat loppua kesken vuoden.

Tämän vuoksi Liikennevirastolle varaudutaan varaamaan määrärahoista merkittävä valtakunnallinen väylänpidon rahoitusosuus. Liikennevirastolle ”säästöön varatusta” määrärahalla turvataan liikenneverkon toimivuus, järkevä omaisuuden hallinta ja kyky reagoida yllättäviin menoihin.

Tienpidon rahoitus käytännössä siis virtaa vain maakuntahallinnon läpi. Kun vielä, aivan oikein, on kielletty yleiskatteellisen rahoituksen käyttökielto, maakuntien valta on näennäinen. Hajautunut hallinto lisää kustannuksia.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Henkilöstön siirtymistilanteissa tulee noudattaa liikkeenluovutusperiaatetta, mikä olisi yhdenmukainen maakuntauudistuksessa tapahtuvien muiden työantajavaihdosten kanssa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Marjoniemi Leila
SAK ry - Elinkeinopoliittinen asiantuntija Sauli Hievanen

Uudenmaan liitto

Lausunto

04.09.2017 389/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesitys on varsinkin liikennejärjestelmäsuunnittelun näkökulmasta kannatettava. On hyvä, että liikennejärjestelmästä ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädetään lailla. Laki liikennejärjestelmästä osana maantielakia on kuitenkin keinotekoinen ratkaisu, sillä liikennejärjestelmä kattaa kaikki liikennemuodot. Pitkän aikavälin tavoitteena tulisi olla laki liikennejärjestelmästä, joka sisältäisi myös rautateitä, ilmailua ja vesiliikennettä sekä näiden yhteen sovittamista koskevan lainsäädännön.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Esitys määrittelee selkeästi liikennejärjestelmien hierarkian, jossa valtion johdolla laadittu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkentuu maakunnan johdolla laadittavilla maakunnallisilla liikennejärjestelmäsuunnitelmilla.

Maanteiden uusi luokittelu ja sen pohjalta tehdyt palvelutasovaatimukset vastaavat nykyistä lainsäädäntöä paremmin sekä asukkaiden että elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeisiin. Vanha jako valta- ja kantateihin on jätetty ehdotuksessa uuden rinnalle. Siitä tulisi selkeyden vuoksi luopua. Lakimuutoksen myötä on välttämätöntä tehdä myös päätös runkoverkosta.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

On perusteltua, että maakunnat vastaavat kaikissa maakunnissa liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisesta. Näin liikenteen ja maankäytön suunnittelu voidaan sovittaa parhaalla mahdollisella tavalla yhteen. Esityksen edellyttämä tiivis yhteistyö turvaa sen, että myös tärkeiden kaupunkiseutujen erityistarpeet tulevat huomioon otetuiksi. Myös liikennejärjestelmäsuunnitelmien suhteesta kuntien ja kuntayhtymien esimerkiksi MAL-töiden yhteydessä laatimiin vapaaehtoisiin ja täydentäviin suunnitelmiin tulisi silti säätää lailla.

Esityksessä säädetään tiedon toimittamisesta tienpitäjälle, mutta jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä ei muilta osin mainita. Vaikka hallituksen esityksessä maakuntalaiksi on maakunnalle osoitettu liikennejärjestelmätyöhön liittyviä tehtäviä, työn selkeä määritelmä jää puuttumaan molemmissa esityksissä.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Yhteistyöalueet muodostavat käytännössä väliportaan maakuntien ja valtion väliin. Vastuunjako maakunnan ja yhteistyöalueiden välillä jää ehdotuksessa epäselväksi.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Ei huomioita

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Ehdotuksessa esitetyt päivämäärät tulee päivittää vastaamaan maakuntauudistuksen muuttunutta aikataulua.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei huomioita

**Muut huomiot**

Lakimuutoksen mukaan Liikennevirasto antaisi liikenteeseen liittyvät kaavalausunnot. Tämä on ristiriidassa maakuntalain 6 § 14 momentin kanssa.

Suominen Petri
Uudenmaan liitto

Natalia Buddén

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Energiavirasto kiinnittää liitteenä olevassa lausunnossaan huomiota esityksen 46 b §:ään jossa säädetään sähkölaitteistojen siirto- ym kustannuksista.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Energiaviraston lausunto HE maantielaki.pdf

Buddén Natalia

Keski-Suomen kauppakamari

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesitys on sisällöltään huomattavasti laajempi kuin nykyinen maantielaki. Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ottaminen mukaan lakiin on merkittävä sisältö- ja tehtävälaajennus, mikä vaikuttaa keskeisesti uusiin maakuntiin ja niiden toimintaan. Tulevien maakuntien tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota liikennejärjestelmäsuunnittelun, aluekehittämisen ja maakuntakaavoituksen yhteensovittamiseen. Keski-Suomen kauppakamari huomauttaa, että tämä edellyttää riittävien resurssien varaamista toimintaan.

Ehdotettu nimikkeen muuttaminen laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä on perusteltu. Esityksestä jää kuitenkin kuva, että tienpidon ohjaukseen muodostuu lisäbyrokratiaa, joka heikentää alan tuottavuuden kehittymistä. Keski-Suomen kauppakamari painottaa, että tienpitotehtävien siirto maakuntiin ei saa haitata elinkeinoelämän kokonaisvaltaista huomiointia väylänpidossa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maanteiden luokittelu niiden liikenteellisen merkityksen mukaan pääteiksi ja muiksi maanteiksi sekä lakiehdotukseen sisältyvä maanteiden palvelutason määrittely on hyvä. Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilta pääteiltä edellytettävä yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso on hyvä perusta maan tärkeimpien teiden, kuten valtatien 4 kehittämiselle.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana oleva 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää, mikä on Keski-Suomen kauppakamarin mielestä hyvä asia. Tulevien maakuntien tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota liikennejärjestelmäsuunnittelun, aluekehittämisen ja maakuntakaavoituksen yhteensovittamiseen. Keski-Suomen kauppakamari huomauttaa, että tämä edellyttää myös riittävien resurssien varaamista toimintaan.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Yhteistyöalueiden ohella tulisi myös yksittäisillä maakunnilla olla mahdollisuus vastata alueensa tienpidosta sekä vaikuttaa tienpidon ja liikenteen alueellisiin liikenneinvestointeihin, teiden kunnossapitoon ja tienpidon sopimuksen sisältöön. Valtion erillisrahoitus ja tienpidon valtio-ohjaus saavat aikaan sen, että uusien maakuntien päätösvalta uhkaa jäädä vähäiseksi. Tienpidon yhteistyöalue voitaisiinkin lakiesityksessä korvata esimerkiksi termillä tienpidon toiminta-alue, joka tarkoittaisi joko yksittäistä maakuntaa tai useamman maakunnan muodostamaa yhteistyöaluetta.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Palvelutasoajattelun ja muiden teiden suunnittelun perusteiden ottaminen mukaan lakiin on perusteltua ja kannatettavaa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Esityksessä sanotaan, että laissa tarkennettaisiin peruslähtökohtia maanteiden kehittämisen, rakentamisen ja kunnossapidon osalta. Tavoitteena olisi varmistaa, että maanteillä tarjottava palvelutaso olisi liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla verkon osilla valtakunnallisesti yhtenäistä ja tasapuolista sekä vallitsevien asiakastarpeiden mukaista. Keski-Suomen kauppakamarin mielestä maantielain uudistuksessa tulisi myös ottaa huomioon pysäköinti- ja levähdysalueiden liittämisestä toimialan jo toimiviin yksiköihin. Ehdotus perustuu tienpitäjän ylläpitämien pysäköinti- ja levähdysalueiden alueiden vähenemiseen sekä tienkäyttäjän haluun pysähtyä palvelujen pariin palveluköyhien (ei WC:tä, ei roskista) tien varren pysäköinti- ja levähdysalueiden sijaan. Pysäköinti- ja levähdyspaikkojen suunnittelu ja keskittäminen olemassa olevien pysähtymispalvelujen infran päälle toisi myös kustannushyötyjä: näiden alueiden investoinnit ovat kalliita erityisesti raskaan kaluston sekä alueiden ylläpidon kannalta.

Sakkara Viivi
Keski-Suomen kauppakamari

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Esitys maakuntien yhteistoiminnasta säätämiseksi on perusteltu maakuntien voimavarojen tehokkaan käytön sekä tehtävien hoidon ja palvelutason laadun turvaamiseksi.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Maa- ja metsätalousministeriö kiinnittää huomiota siihen, että lakiehdotusluonnoksen 56 §:n 5 momentti, jota sinänsä ei olla muuttamassa, kuvailee yksinomaan suoria, kasvavalle sadolle aiheutuvia vahinkoja, mukaan lukien poistamis- tai siirtämiskustannukset. Nykyisellään välittömästi sadon menetyksistä johtuvat vahingonkorvaukset ovat kuitenkin vain murto-osa mahdollisista tuhoutuneen kasvustopinta-alan aiheuttamista taloudellisista vaikutuksista jos maanomistaja on toiminut tuen hakijana maatalouden tulotukijärjestelmissä. Näissä pinta-alan pienenemisestä tukijärjestelmässä saattaa aiheutua merkittäviä tukimenetyksiä ja suoranaisia sanktioita, joiden huomioiminen jo tässä pykälässä olisi tarpeellista.

Vaikka on mahdollista että 74 § kattaisi tämän tyyppiset vahingot, olisi niiden sisällyttäminen jo pykälän 56 § 5 momenttiin maa- ja metsätalousministeriön mielestä perusteltua. Tämä voisi tapahtua lisäämällä poistamis- ja siirtämiskustannuksia koskevan maininnan lisäksi maininnan maa- ja puutarhatalouden tulotukijärjestelmiä koskevista tukimenetyksistä ao. momenttiin. Tukimenetyksien korvaamisessa tulisi tietysti huomioida Euroopan unionin valtiontukisääntely asianmukaisella tavalla.

**Muut huomiot**

Esitysluonnos liittyy maakuntauudistukseen. Ehdotettavat uudet säännökset ja säännösmuutokset koskisivat valtaosin tienpidosta vastaavia viranomaisia sekä näiden tienpitoon ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvien tehtävien siirtoa. Varsinaista suunnitteluprosessia koskevia säännöksiä täydennettäisiin valtion, maakuntien ja kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevalla uudella luvulla. Eritasoista liikennejärjestelmäsuunnittelua on toki tehty kymmeniä vuosia, mutta menettelyjä ei ole aiemmin kirjattu lakiin. Ehdotuksen yleisperusteluissa tuodaan esille myös liikenteen ajantasainen olosuhdetieto, joka on varsinkin raskaalle liikenteelle merkittävää. Varsinaisesta lakitekstistä ja sen perusteluista asia ei kuitenkaan näyttäisi ilmenevän.

Maantielain säännöksiin, jotka koskevat mm. maantiesuunnittelua, maanteiden kunnossapitoa, alueiden hankintaa ja korvauksia sekä maanteiden ja niiden liitännäisalueiden lakkaamista, ehdotetaan tehtäväksi vain lähinnä viranomaisorganisaation muuttumisesta johtuvia muutoksia. Varsinaiset sisällölliset muutokset ovat vähäisiä eikä niillä näyttäisi olevan varsinaisia liittymäkohtia metsätalouteen.

Maa- ja metsätalousministeriö pitää myönteisenä, että ehdotetuissa liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä maantieverkon kehittämistä, rakentamista ja kunnossapitoa koskevissa säännöksissä mainitaan eri elinkeinoalojen kuljetustarpeiden huomioon ottaminen. Metsäbiotalouden kuljetukset ovat riippuvaisia toimivasta maantie- ja yksityistieverkostosta. Maa- ja metsätalousministeriö pitää myönteisenä, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma tultaisiin valmistelemaan vuorovaikutuksessa mm. alueen toiminnanharjoittajien kanssa ja että näillä ilmeisesti olisi edustus myös mahdollisesti asetettavassa yhteistyöryhmässä.

Maa- ja metsätalousministeriö pitää tärkeänä, että lakia toimeenpantaessa maanteiden rakentamisen ja kunnossapidon toimintatavat ja laatu säilyvät maakuntien välillä yhtenäisinä ja että niiden rahoitusta pyritään ohjaamaan tasapainoisesti koko maassa. Ehdotetuilla maakuntien yhteistyöalueilla on varmistettava tasapuolisuus vastuumaakuntien ja alueisiin kuuluvien muiden maakuntien välillä. Organisaation uudistuessa on olennaista huolehtia nykyisissä ELY-keskuksissa hyviksi todettujen toimintamallien hyödyntämisestä. Ehdotuksen yleisperusteluissa tuodaan esille yksikkökustannusten nousemisen riski, kun siirrytään aiempaa useampaan tulosyksikköön. Tämän estämiseksi on tehtävien keskittämistä, erikoistumista muita toimialuerajat ylittäviä ratkaisuja syytä

tarkastella ennakkoluulottomasti. Yhtenäisen ratkaisukäytännön kannalta hyvänä ratkaisuna maa- ja metsätalousministeriö pitää ehdotettua tiettyjen lupatehtävien keskittämistä Liikennevirastoon.

Uutena maanteiden liittymiä koskevana säännöksenä ehdotetaan yksityisteiden liittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapidon siirtämistä Liikenneviraston tai tienpidon yhteistyöalueen vastuulle. Yksityisen tien pitäjä tai maatalousliittymän haltija vastaisi kuitenkin edelleen liittymän muusta kunnossapidosta sekä sen tekemisestä. Maa- ja metsätalousministeriö katsoo, että ehdotettu muutos on perusteltu ja tulisi parantamaan maanteiden kunnossapitoa, kun niiden kuivatus toimisi aiempaa paremmin.

Vänttinen Sara
Liikenne- ja viestintäministeriö

Pohjois-Savon ELY-keskus

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Pohjois-Savon ELY-keskuksen yleiset huomiot lakiesityksestä on sisällytetty ELY-keskusten yhteiseen lausuntoon.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Pidämme hyvänä seuraavia:

- Liikennejärjestelmäsuunnittelun ottaminen mukaan lakiin.
- Maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- 3 § kohdan 7 mukaan maakunnan liikenneviranomaisella tarkoitetaan "…maakunnissa maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 ja 15 kohtien sekä 2 momentin 1 ja 2 kohtien mukaisista liikennetehtävistä vastaavaa" - kuitenkin 11 § mukaan alueellisen tienpidon (joka sisältyy em. maakuntalain 6 § 1 momentin 14 ja 15 kohtiin) järjestämisestä vastaisivat tienpidon yhteistyöalueet, joita olisi perustelutekstin mukaan enintään 9: olisiko syytä selventää tätä määrittelyä?
- 3 § kohdassa 6 viitataan 15 h §:ään - onko tarkoitus viitata 15 i §:ään?
- Mikä merkitys 13 a § mukaisella palvelutasomäärittelyllä todellisuudessa on? Määrittely ja sen merkitys jäävät epämääräisiksi.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Pidämme hyvänä seuraavia:

- Velvoite valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseksi sekä siihen sisällytettävä 10 - 12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma

- Valtakunnallisen sekä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun vastuiden määrittely

- Kaikille mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnoksiin ja esittää niistä mielipiteensä

Muutosehdotuksia:

- Ehdotetaan lisättäväksi lakipykäliin maakunnille velvoite edistää liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteuttamista

- Ehdotetaan lisättäväksi lakipykäliin maakunnille velvoite tukea ja edistää seutujen liikennejärjestelmätyötä. Tällainen rooli ohjaisi maakuntia tekemään liikennejärjestelmäyhteistyötä kuntien kanssa.

- Ehdotetaan lisättäväksi lakipykäliin maakunnille velvoite tukea ja edistää kuntien liikenneturvallisuustyötä.

- Maakunnissa on ELY-keskuksista ja maakuntien liitoista siirtynyttä vahvaa liikennejärjestelmän tuntemusta ja asiantuntemusta, joka tulee ottaa mukaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa muutenkin, kuin kutsumalla koolle yhteiskokous - maakuntien pitäisi olla mukana suunnitelman laadinnassa alusta loppuun

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- Miten varmistetaan, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan maakuntien kehittymisen mahdollistavaksi, ei sitä rajoittavaksi

- 15 b § "…Liikennejärjestelmäsuunnittelua kehitetään käyttäjälähtöisesti…" voisi olla "…Liikennejärjestelmää kehitetään käyttäjälähtöisesti…". Viime kädessä tavoitteena tulisi olla liikennejärjestelmän kehittäminen, kuten perustelutekstin sivulla 47 todetaan.

- 15 g § Liikennevirasto hankkii nykyisin valtakunnallisesti keskitetysti tiedot maanteiden liikennemääristä ja kunnosta ja tämä käytäntö pitäisi säilyttää, kuten sivun 23 perusteella näyttäisi olevan tarkoituskin. Ehdotamme kuitenkin pykälää tarkennettavaksi niin, ettei synny virheellistä käsitystä ao. tehtävien siirtämisestä maakunnille

- 15 g § perusteluissa todetaan "… säädettäisiin lisäksi maakunnan liikenneviranomaisen velvollisuudesta tuottaa tietoja valtakunnalliseen liikenne-järjestelmäsuunnitteluun", mutta itse §:n tekstissä ei liikennejärjestelmäsuunnitelmaa mainita - voisi selkeyden vuoksi mainita.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Pidämme hyvänä seuraavia:

- Luvussa pyritään aivan oikein varmistamaan, että alueellinen tienpito järjestetään siten, että tehtävän hoitaminen ei edellyttäisi merkittäviä lisäresursseja verrattuna nykytilanteeseen

- Yhteistyöalueiden määrän ylärajan määrääminen tukee em. tavoitetta

Muutosehdotuksia:

- 15 n § tienpidon sopimuksessa tulisi määritellä myös tarvittavilta osin yhteistyöalueen toimivaltaa tienpitäjältä sopimuksessa siirrettävien tehtävien hoitamisessa; mm. missä tehtävissä, tilanteissa ja millä valtuuksilla yhteistyöalue edustaa tienpitäjää. Nyt asia on kirjoitettu 11 § "Tienpitäjä sopii tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä ja siirtää tehtävän hoitamiseksi tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle", mutta olisiko paikallaan kirjoittaa tämä 15 n §:ään?

- Yhteistyöalueen valtuuksia edustaa tienpitäjää sivutaan myös 101 § 2 momentissa: "Jos liikennettä välittömästi uhkaavan vaaran poistamiseksi on tarpeen kiireellinen toimenpide taikka jos on kysymys tiealueeseen kohdistuvan luvattoman toimenpiteen oikaisemisesta, tienpitäjällä tai tienpitäjän kanssa tehdyn tienpidon sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalueella on oikeus toimenpiteeseen tai luvattoman toimenpiteen oikaisemiseen" ja viitataan 15 n § sopimusmahdollisuuteen. Joka tapauksessa on tarpeen voida sopia tienpitäjän edustajana toimimisesta.

- Tienpidon sopimuksen ja suunnitelman tulisi mahdollistaa joustava ja tehokas määrärahojen käyttö siten, että yhteistyöalue voi hankkia tienpidon urakat tarkoituksenmukaisina ja taloudellisesti tehokkaina kokonaisuuksina ja tasoittaa kustannukset maakunnittain valtuustokauden aikana

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- 15 j §:ssä viitataan 15 h §:ään - ilmeisesti on tarkoitus viitata 15 i §:ään?

- 15 j §:n kohdassa 4) viitataan 15 h (i) § momenttiin 1 - tarkoittaako kuitenkin momenttia 2 tai onko momentti 1 jaettu vahingossa kahteen osaan?

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- 15 r §:ssä todetaan, että "Maakunnan liikenneviranomainen päättää suunnittelukohteista. Tienpidon yhteistyöalue vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta.". Kuitenkin 16 § todetaan "Kun tienpidon yhteistyöalue on päättänyt aloittaa yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen". Päättääkö siis maakunnan liikenneviranomainen suunnittelukohteista ja yhteistyöalue suunnittelun aloittamisesta?

- 22 § lukee "Tiesuunnitelman tulee sisältää myös 15 b §:ssä tarkoitettu hankearviointi…" - pitäisi olla "…15 s §:ssä…"

- Mitä tarkoitetaan 27 § kolmannessa momentissa seuraavalla: "Tienpidon yhteistyöalueen kannanotto ilmoitetaan niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä"? Eivät kai muistutuksen tehneet ole voineet tienpitäjän hyväksymispäätöksessä osoitettaan ilmoittaa??

- 32 §: onko tarkoituksella niin, että jälkiarvioinnin laatimisesta vastaa maa-kunta, ei yhteistyöalue? Kuitenkin suunnittelua edeltävien suunnitteluperusteiden laatimisesta vastaisi yhteistyöalue?

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- 118 § "Henkilö siirtyy maakunnan palvelukseen, jos siirtyvät tehtävät muodostavat vähintään puolet hänen tosiasiallisista työtehtävistään." Onko tämä kohta pykälässä tarpeellinen? Asia pitäisi jättää lakkaavien virastojen yhteistoiminnassa sovittavaksi, jotta voidaan varmistaa henkilöstön ja tehtävien siirtyminen tarkoituksenmukaisesti.

- 121 § "Jos tehtävät siirtyvät elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta yhtä useammalle maakunnalle, omaisuus siirtyy maakunnille tehtävien siirtymistä vastaavassa suhteessa, elleivät valtio ja maakunnat toisin sovi. Valtio ja maakunta voivat sopia irtaimen omaisuuden siirtymisestä myös toisin." - onko tähän jäänyt samaa asia tarkoittava kirjaus kahteen kertaan?

- 128 § kuuluuko toimitilojen vuokrasopimuksia koskeva pykälä tähän lakiin ylipäätään?

- Voimaantulopäivät ja muut määräajat muutettaneen maakuntalain voimaantuloa vastaavaksi

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Muutosehdotuksia:

- 33 § maantien kunnossapidosta todetaan "…Kunnossapito määräytyy 13 a §:n mukaisen palvelutasoluokittelun perusteella…", mutta 13 a § ei palvelutasoluokittelua mainita, vaan kuvataan palvelutason määräytymistä yleisesti runkoverkolla ja muulla verkolla - vai onko 13 a § itsessään palvelutasoluokittelu? Termi palvelutasoluokittelu antaa ymmärtää, että kyseessä olisi hyvinkin täsmällinen luokittelu. Olisiko oikeampi termi "palvelutasomäärittely"?

Yksittäisiä havaintoja ja kysymyksiä:

- Useissa kohdissa viitataan lukuun 1 c, mm. perustelutekstin sivulla 40 todetaan, että "Uudessa 1 c luvussa säädettäisiin maanteiden luokittelusta sekä maantieverkon yhtenäisyyden, asiakastarpeiden, liikenneturvallisuuden, ympäristön ja tieomaisuuden hallinnan kannalta tarpeellisista palvelutasovaatimuksista". Lisäksi sivulla 52 todetaan, että "…maakuntien välisellä yhteistyösopimuksella olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioinen. Palvelutason vähimmäistaso määritettäisiin ehdotettavan lain 1 c luvussa. Tarkemmin palvelutason määrittely tapahtuisi edelleen maakuntien ja valtion välisessä tienpidon sopimuksessa sekä Liikenneviraston mahdollisten määräysten kautta". Lukua 1 c ei lakiesityksestä kuitenkaan löydy!

- 52 § mikä muut taho kuin Liikennevirasto voisi olla tienpitäjä, kun kyseessä ovat maantiet?

- 103 § yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien hyväksymistä koskevat päätökset tulisivat nykyisestä poiketen nähtäville maakunnissa, eivät kunnissa. Tämä ei ole hyvä muutos niiden kannalta, joita suunnitelmat koskevat. Olisi parempi, että myös hyväksymispäätökset tulisivat nähtäville kuntiin.

**Muut huomiot**

Kenen tai minkä älykkyyttä tarkoitetaan sivun 7 neljännessä kappaleessa? "Palvelutasossa huomioidaan matkojen ja kuljetusten toimivuuden ja turvallisuuden, ympäristön, talouden ja älykkyyden yleistavoitteet ja muunnetaan ne maantien ja tienpidon laatua koskeviksi ominaisuuksiksi."

Kokonaisuuden ja selkeyden vuoksi olisi ollut suotavaa sisällyttää lausuttavaan lakitekstiin myös ne pykälät, joita ei esitetä muutettaviksi (mutta joista ainakin osaan kuitenkin muutettavissa pykälissä viitataan). Näyttäisi siltä, että osaa säilytettäviksi esitettävistä pykälistä täytyisi myös tarkistaa; esimerkiksi 14 § todetaan "Yksityinen tie muutetaan maantieksi 13 §:n 1 momentin mukaisten uuden maantien tekemisen edellytysten sitä vaatiessa."

Kuitenkin 13 § esitetään lisättäväksi uudet momentit 1 ja 2 (jolloin nykyinen momentti 1 muuttuisi momentiksi 3).

Huttunen Tommi
Pohjois-Savon ELY-keskus

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Lausunto

04.09.2017 107/04.00.00.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on huolissaan, että osa maakunnista jäisi kokonaan maanteiden runkoverkon ulkopuolelle, mikä voisi tarkoittaa näi-den maakuntien liikenteen palvelutason ja sitä myöten myös saavutetta-vuuden heikentymistä ja jarruttaa uusien liikennepalveluiden kehittymistä näillä alueilla. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on sitä mieltä, että maantie-lakiin pitää kirjata, että runkoverkon tulee ulottua kaikkiin maakuntiin. Näin turvataan jatkossa kaikkien maakuntien liikenteellinen palvelutaso ja saa-vutettavuus ja mahdollistetaan osaltaan uusien liikennepalveluiden synty-minen koko maahan.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää erittäin hyvänä, että liikennejärjes-telmäsuunnittelun asemaa vahvistetaan lainsäädännöllä. Erityisen hyvänä pidämme, että saadaan koko maata koskeva pitkän aikavälin liikennejär-jestelmäsuunnitelma, jossa huomioidaan myös alueiden tarpeet käyttämäl-lä lähtöaineistona myös maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia.

Tässä laissa ei kuitenkaan säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtä-västä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Lakiesityksessä todetaan, että kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan myös hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja. Val-taosa liikennesuoritteesta tapahtuu kuitenkin kaupunkiseuduilla ja mieles-tämme kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu tulisi myös kytkeä lainsäädännöllä kiinteästi osaksi koko liikennejärjestelmäsuunnittelua eikä sitä saisi jättää omaksi saarekkeeksi lainsäädännön ulkopuolelle.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Esityksen 15 i §:n mukaan maakunnat sopivat lain mukaisen tienpidon hoi-tamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä (9) tienpidon yhteistoi-minta-alueella. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä lähtökohtana tulisi maakuntalain hengen mukaisesti olla, että jokainen maakunta vastaa alu-eellisen tienpidon ohjauksesta ja tienpidon rahoituksen suunnittelusta, tienpidon ja liikenteen suunnitelman laadinnasta ja tienpidon sopimuksen valmistelusta. Ylimaakunnallinen yhteistyö tienpidossa on nähdäksemme välttämätöntä jo resurssien tehokkaan käytön vuoksi. Maakunnille tulee kuitenkin antaa vapaus sopia keskenään yhteistyöalueista ja maakuntien välisestä yhteistyöstä. Maakuntien yhteistyöstä ei tule säätää esitetyn yk-sityiskohtaisesti maantielailla vaan jättää yhteistyö maakuntien aidosti yh-dessä sovittavaksi asiaksi.

Lakiesitykseen on kirjattu ns. perälautapykälät 15j §: Maakuntien yhteis-työtä koskevan sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä ja 15p §: Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä.

15i §:n mukaan valtioneuvosto voisi päättää maakuntien yhteistoiminnasta tienpidon tehtävissä, jos maakunnat eivät pääsisi tehtävien hoitamisesta lain 15 i §:n mukaiseen sopimukseen. Valtioneuvoston toimivalta koskisi niitä maakuntia ja niitä tehtäviä, joiden osalta sopi-musta ei olisi saatu ai-kaan.

Yhteistoiminnasta päättäminen voisi tulla valtioneuvoston ratkaistavaksi paitsi silloin, jos maakunnat eivät lainkaan sopisi tehtävien hoitamisesta, myös siinä tapauksessa, että maakuntien sopimuksella hyväksymä yh-teistoiminta arvioitaisiin riittämättömäksi täyttämään lain 15 i §:n 1 mo-mentissa tehtävän hoidolle säädetyt vaatimukset. Arvion tekisi liikenne- ja viestintä-ministeriö sen jälkeen, kun maakunnat olisivat toimittaneet minis-teriölle lain 15 i §:n 2 momentissa tarkoitetun neuvottelun tuloksena hy-väksymänsä sopimuksen.

Valtioneuvosto voisi tarvittaessa määrätä, että maakuntien yhteistoiminta järjestettäisiin maakuntalain 48 §:ssä tarkoitetun maakuntien yhteisen toi-mielimen avulla. Tällöin valtioneuvosto voisi samalla päättää, mikä yhteis-toiminnan osapuolina olevista maakunnista toimisi maakuntalain 48 §:n 1 momentissa tarkoitettuna vastuumaakuntana sekä maakuntalain 49 §:n 1-3 kohdassa tarkoitetuista yhteistä toimielintä koskevista seikoista.

Tavoitteena on, että maakunnat sopivat keskenään yhteistoiminnan järjes-tämisestä. Valtioneuvoston määräysten tulisi siksi olla voimassa vain sii-hen saakka, kunnes maakunnat sopisivat asiasta laissa tarkoitetulla taval-la. Valtioneuvosto päätöksessä olisi tämän vuoksi aina määrättävä menet-telystä, jolla valtioneuvoston antamat määräykset voitaisiin myöhemmin korvata maakuntien tekemällä 15 i §:n mukaisella sopimuksella.

Pykälän 4 momentin valtioneuvoston päätös valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana ministeriön olisi kuultava pää-töksen kohteena olevia maakuntia sekä muita ministeriöitä ja viranomai-sia.

15 p §:ssä säädettäisiin lisäksi, että mikäli tienpidon sopimusta ei jostain syystä syntyisi, eikä LVM:n kanssa käytävissä neuvotteluissa päästäisi yhteisymmärrykseen, tekisi valtioneuvosto päätöksen tienpidon sopimuk-sella ratkaistavista asioista. Tämä olisi lakiluonnoksen mukaan välttämä-töntä jatkuvuuden sekä yleistä liikennettä ja välttämättömiä kulkutarpeita palvelevien maanteiden käytettävyyden turvaamiseksi. Ilman sopimusta tienpidon yhteistyöalueella ei olisi käytettävissään tienpidon rahoitusta, ja välttämättömiä tienpidon päivittäisiä ja muita toimia voisi jäädä tekemättä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee, että ns. perälautamalli, jossa val-tioneuvostolle annetaan viimekädessä oikeus päättää maakuntien välises-tä yhteistyöstä, on periaatteessa perusteltua mm. tienpidon jatkuvuuden turvaamiseksi siirtymävaiheessa. Maakuntaliitto on kuitenkin huolissaan siitä, että lakiluonnoksen mukaan Liikennevirasto ja Liikenne- ja viestintä-ministeriö tulevat käytännössä määrittelemään maakuntien yhteistyöalu-eet, niiden rajat ja yhteistyöalueella hoidettavat tehtävät, sekä myös ns. vastuumaakunnan. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä maakunnille tulee antaa maakuntalain hengen mukaisesti aito mahdollisuus sopia yh-teistyöalueista ja niiden rajoista sekä yhteistyöalueella hoidettavista tehtä-vistä.

Yhteistyöalueiden tulee olla myös joustavia ja liikennejärjestelmän eri alu-eilla esim. vesi- ja raideliikenteessä luontaiset yhteistyöalueet voivat hy-vinkin olla eri alueet kuin tieliikenteessä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että lakiluonnoksen mukaan tienpidon rahoitus jaettaisiin maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominai-suuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistettaisiin maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Lakiluonnoksen 15 k §:n mu-kaan Tienpitäjä kohdentaisi rahoituksen kullekin 18 maakunnalle tulevan tienpidon rahoituksen tienpidon yhteistyöalueiden kanssa tehtävien tienpi-don sopimusten perusteella. Vaikka tienpitoa olisi hoidettava ylimaakun-nallisessa yhteistyössä enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyö-alueella, jaettaisiin rahoitus laskennallisesti 18 maakunnan jaolla.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä, että tienpidon ja liikenteen suunnitelma tehdään erikseen jokaiselle maakunnalle. Lähtökohdat suunni-telman valmisteluun tulisivat paitsi tienpitäjän ohjauksesta erityisesti kun-kin maakunnan maakuntaohjelmasta ja -strategiasta sekä maakunnan lii-kennejärjestelmäsuunnitelmasta. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää välttämättömänä, että jokainen maakunta voi halutessaan itse laatia suun-nitelman, mikäli maakunnat sopivat, että suunnitelma laaditaan yhteystyö-alueella, niin jokaisen maakunnan tulee päästä aidosti itse osallistumaan omaa maakuntaa koskevan suunnitelman laadintaan.

Lain vaikutusten arvioinnissa todetaan, että maakuntauudistuksessa tien-pidon rahoitus on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan talousar-viomomentin erillisrahoitusta, mikä edistää valtakunnallisesti yhtenäistä tienpidon palvelutasoa sekä valtion väyläomaisuuden hallintaa. Maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon.

Varsinaisesta lakiluonnoksesta tällaista yksiselitteistä kieltoa ei kuiten-kaan löydy. Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä itsehallinnollisella maakunnalla tulee olemaan muitakin tuloja kuin valtion rahoitus, eikä maa-kuntia tule estää käyttämästä näitä rajoja esim. alueen elinkeinoelämää palvelevien liikennejärjestelyjen rakentamiseen. Tälläkin hetkellä esim. kunnat ja yksityiset yritykset osallistuvat liikennehankkeiden rahoitukseen valtion väyläverkolla.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää tarpeellisena, että tienpidosta laadi-taan sopimus tienpitäjän (Liikennevirasto) ja maakuntien (tienpidon yhteis-työalueen) välillä. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee kuitenkin tärkeä-nä, että lakiin kirjattaisiin, että sopimuksessa tulee olla aina myös maa-kuntakohtaiset osiot, jolla varmistettaisiin maakuntakohtakohtaisesti las-ketun rahoituksen kohdentuminen tasapuolisesti kaikille maakunnille.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää hyvänä esitystä, jonka mukaan suunnittelukohteiden määrittelyssä maakunnan liikennejärjestelmäsuunni-telman rooli nostetaan keskeiseen rooliin. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää lisäksi hyvänä, että Liikennevirastolla säilyy toteutus- ja suunnittelu-vastuu valtakunnallisesti merkittävien liikennehankkeiden toteutuksessa. Maakuntaliitto pitää erittäin hyvänä, että myös hankearviointia koskevat säännökset kirjataan lakiin. Lisäksi maakuntaliitto pitää hyvänä, että tie-suunnitelmien sisältövaatimuksia laajennetaan siten, että niissä otetaan huomioon myös maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Siirtymäsäännökset on laadittu sillä aikataululla, että maakuntauudistus to-teutuu 1.1.2019. Maakuntauudistus tulee voimaan 1.1.2020, joten Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mielestä siirtymäsäännökset tulee kirjoittaa uusik-si uusi aikataulu huomioiden. Muutoin maakuntaliitolla ei ole huomautetta-vaa siirtymäsäännöksiin.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitolla ei ole huomautettavaa lukuihin 3–7.

**Muut huomiot**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitolla ei ole muuta huomioitavaa lakiluonnok-seen tässä vaiheessa

Suorsa Jyrki
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto - Maakuntahallitus

Keski-Suomen ELY-keskus

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esityksen lähtökohtana on, että valtiolla säilyy maanteiden omistajuus ja tienpitäjän vastuu. Samalla pyritään varmistamaan, että toiminnot ja palvelutaso säilyvät koko valtakunnassa yhtenäisinä sekä nyt keskitetyillä toiminnoilla saavutetut hyödyt niin ikään säilyvät. Uutena elementtinä mukaan tulee liikennejärjestelmäsuunnittelu. Tätä taustaa vasten olennaista on, että tienpidon järjestämiseen aikaan saadaan toimiva ohjausjärjestelmä.

Laissa kuvattu sopimusmalli toimii, jos osapuolilla on yhteinen tahtotila. Tämä voi toteutua vain suunnitelmien ja sopimusten yhteismitallisuuden kautta. Valtiolla ja maakunnalla voi kuitenkin joittenkin asioiden suhteen olla huomattavan erisuuntaisia intressejä. Tämä puolestaan voi vaikeuttaa tienpidon ja liikenteen sopimuksen laatimista ja toteuttamista.

Riski: Jos toimivia ja sisällöllisesti yhteismitallisia sopimusmalleja ei saada aikaiseksi eikä liikenteen jokapäiväisen työn osalta Liikennevirasto mahdollista valtakirjamenettelyllä tarpeellisessa määrin tehtävien siirtoa maakuntien liikenneasioita hoitavalle yksikölle, niin toiminta vaikeutuu olennaisesti ja tuottavuus heikentyy. Tällöin keskusteluun tulevat vääjäämättä lisäresurssitarpeet sekä tienpitäjän että maakuntien osalta.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Kuten alempana 1 b luvussa yhteistyöalueesta annettavista kommenteista ilmenee, niin yhteistyöalueen käsite tulisi määritellä uudelleen 3 §:ssä. Eli yhdenkin maankunnan tulisi voida muodostaa yhteistyöalue tai sitten terminologiaa tulisi muuttaa.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta muodostuu oikeusvaikutteistyyppinen suunnitelma. Olennaista on, että valtakunnan ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tulisi olla rakenteeltaan ja sisällöltään yhteismitallisia. Yhteismitallisuudella varmistetaan sopimustavoitteiden verrattavuus ja tätä kautta vaikutusten arviointimahdollisuus. Olisi myös hyvä pohtia sellaista mahdollisuutta, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma sisällytettäisiin osaksi maakunnan muuta perussuunnitteluaineistoa. Näitä suunnitelmia tehtäessä voitaisiin tällöin parhaiten ottaa huomioon eri suunnitelmien yhtenevyys ja yhteiset rajapinnat. Tällaisessakin tilanteessa liikennejärjestelmäsuunnitelman juridisen painoarvon tulisi säilyä.

15 e § mukaan "Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa". Sitoutetaanko myös kunnat suunnitelmaan nykyisenmallisen aiesopimuksen kautta tai muulla vastaavalla tavalla?

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

15 i § mukaan yhteistyöalueita on enintään yhdeksän kappaletta. Lain säännös ei kuitenkaan huomio ollenkaan tilannetta, jossa yksi maakunta muodostaa tienpidollisesti tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden. Tällainen alue on esimerkiksi Keski-Suomi. Keski-Suomi muodostaa alueellisesti ja maastollisesti omantyppisensä alueen ja oman erillisen talousmaakunnan. Jyväskylässä on jo nyt siirtymävaiheessa tienpidon tehtävien hoidon kannalta tarvittava ja osaava henkilökunta. Yhteistyötä tehdään sekä itään että länteen, mutta sijaintinsa puolesta alueella ei ole pakottavaa tarvetta toimia yhteistyössä jonkin toisen maakunnan kanssa. ELY-keskus esittääkin, että lakiin lisättäisiin maininta siitä, että yhteistyöalueen voi käsittää yksikin maakunta.

15 i §:ssä todetaan, että tienpidon yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuista. Erikseen mainitaan asiat, jotka on varmistettava. Vaikka LVM:lle ja tienpitäjälle varataan oikeus lausua sopimuksesta, niin olisi hyvä, jos LVM esim. asetuksenantovaltuuden kautta voisi päättää mitkä asiat sopimuksessa vähintään on mainittava ja näin varmistaa yhtenäinen asian käsittely koko valtakunnassa. Vasta käytännön toiminta tuo esille sopimuksen välttämättömät elementit ja tällöin asiaan voitaisiin puuttua lakia helpommalla ja nopeammalla tavalla. Hyvä olisi myös säätää yhteistyösopimuksen pituudesta ja irtisanomismahdollisuudesta.

Lakiesityksessä mainittuihin tehtäviin liittyy valtion tienpidon näkökulmasta alueellisen läsnäolon ja valvonnan tarpeita. Näistä sovittaisiin valtion ja maakunnan välisillä sopimuksilla. Käytännössä näiden tehtävien onnistuminen edellyttää menettelytapojen, tiedonkulun ja delegoinnin määrittelyn ainakin osin muutoin kuin sopimuksilla. Säännönmukaisesti tehtävät työt on voitava suorittaa jatkuvan valtuutuksen pohjalta ilman, että jokaiseen asiaan haetaan erillinen valtuutus. Toisin sanoen tienpidon vuositason toteuttaminen määritettäisiin sopimuksella. Muut jatkuvaan toimintaan liittyvät tehtävät suoritettaisiin Liikenneviraston antaman toistaiseksi olevan valtuutuksen nojalla.

Maakunnan ja valtion roolijaosta ja yhteistyöstä kaavoituksesta olisi luontevaa säätää asetuksella. Kysymys on kuitenkin viranomaistoiminnasta ja kunkin osapuolen oikeuksien ja vastuiden tulee olla tiedossa. Nykyään ELY-keskusten liikennevastuualueet ovat edustaneet valtiota kaavaneuvotteluissa ja Liikennevirastolla on vain poikkeustapauksissa ollut tarvetta olla neuvotteluissa mukana. Mikä on maakunnan ja Liikenneviraston roolijako ja tapahtuuko asiassa mahdollisesti valtuuttamista? Selvitettävä on myös miten osapuolten väliset intressikysymykset ratkaistaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

132 §:ssä on todettu, että 15 i §:ssä tarkoitettu sopimus tulee toimittaa tiedoksi LVM:lle viimeistään 30 päivänä elokuuta 2018. Maakuntauudistuksen myöhentymisen vuoksi kyseistä määräaikaa pitänee siirtää vuodella.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Erikseen tulisi miettiä sitä mitä tapahtuu ja miten menetellään, jos sopimusosapuolten välille tulee erimielisyyksiä. Kyseessä on tällöin kahden julkisoikeudellisen toimijan julkisoikeudellisia tehtäviä koskeva riita-asia ja tällainen asia ratkaistaan pääsääntöisesti hallintoriita-asiana hallinto-oikeudessa. Jos asiaan liittyy vahingonkorvausvaatimuksia, niin ne puolestaan käsitellään käräjäoikeudessa. Tässä mielessä sopimuksen sisältövaatimukset vastuu- ja vahingonkorvauskysymysten osalta tulevat tärkeään osaan. Yleensäkin sopimuksen ehtojen juridinen sitovuus edellyttää sanamuotojen tarkkaa sopimista.

Maantielain 52 § mahdollistaa tienvarsimainosten laittamisen kevyen hallinnollisen menettelyn. Kyseinen säännös ei kuitenkaan huomioi sitä, että maantielain 44 - 47 §:t edellyttävät rakennelmien ja laitteiden osalta erillistä poikkeuslupaa. Mainoksista osa vaatii järeitä perustamistoimia ja niissä voi olla myös valaistus. Tällöin kyse voi olla poikkeuslupaa vaativista rakennelmista ja laitteista. Edellä mainitut säännökset ovat siis osin ristiriitaiset keskenään ja tämä asiantila tulisi korjata.

Heinonen Eija
Keski-Suomen ELY-keskus

Työ- ja elinkeinoministeriö

Lausunto

04.09.2017 TEM/1423/03.01.08/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää esityksen tavoitteita ja lähtökohtia oikeina. Liikenneyhteydet ovat erittäin tärkeä tekijä alueiden kehityksessä ja liikenteen tulee osaltaan edistää alueiden kehittämistä. On perusteltua pitää maantieverkon omistajuus valtiolla, jotta voidaan taata maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Toisaalta maakuntien mahdollisuudet vaikuttaa tienpidon määrärahojen kohdentamiseen edistää toimenpiteitä, joilla on mahdollisimman suuri vaikutus maakunnan elinvoimaan ja menestystekijöihin. Sopimusmenettelyn kehittäminen valtion ja maakunnan välille on kannatettavaa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että kohdassa 13 a § esitetty teiden palvelutason määrittely tukee alueiden saavutettavuutta ja on lähtökohdiltaan alueiden kehityksen kannalta myönteinen asia.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

15 c/f § ehdotetaan liikennejärjestelmästä vastuullisiksi valtiota ja maakuntaa. Työ- ja elinkeinoministeriö huomauttaa, että vaikka lakiesitys ei koske kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua, niin kaupunkiseudut ja suuret kaupungit ovat liikennejärjestelmäsuunnittelussa keskeisiä toimijoita ja ne tulisi tunnistaa erityisinä kumppaneina määriteltäessä maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

15 d § ehdotetaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista, jossa määriteltäisiin strategisia pitkän tähtäimen tavoitteita koko liikennejärjestelmälle ja eri liikennemuodoille. Perusteluissa on tunnistettu, että on jo olemassa muita suunnitteluasiakirjoja, kuten alueiden käytön tavoitteet ja aluekehityspäätös, jotka sisältävät liikennettä koskevia linjauksia. Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää huomiota prosessien osittaiseen päällekkäisyyteen, jonka vuoksi tulisikin huomioida niiden riittävän koordinoitu valmistelu, strateginen taso ja aikajänne.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Työ- ja elinkeinoministeriö pitää tärkeänä, että valtio tukee sekä taloudellisesti että informaatio-ohjauksen ja muilla keinoin maakunnille osoitettavaa liikennejärjestelmän ja -hankkeiden alueellista suunnittelua ja päätöksentekoa.

Liikenneverkolla ja yleensä saavutettavuudella on keskeinen merkitys maakunnan kehittymisen ja elinvoiman kannalta. Liikenneverkon kehittämistä ei voida kuitenkaan tarkastella erillisenä ja irrallisena asiana kansallisella tai edes maakunnallisella tasolla. Maakunnan saavutettavuuteen kytkeytyy aina monia muita asioita, kuten työvoiman liikkuvuus, maahanmuutto, osaamiskeskittymät tai palvelurakenne. Työ- ja elinkeinoministeriö korostaa, että valtion ja maakunnan suhteen osalta kiinnitettäisiin huomiota valtion eri hallinnonalojen horisontaaliseen yhteistyöhön ja valtion yhteisen näkemyksen muodostamiseen maakunnan kehityksestä. Valtion ja maakuntien aluekehittämisen horisontaalisen yhteistyön tukemiseksi käydään maakuntien ja valtion välillä vuosittain aluekehittämisen keskustelut lain alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista mukaisesti, mikä voitaisiin todeta esityksen perusteluissa.

Liikennejärjestelmien ratkaisuissa yhdistyvät usean eri tahon osaaminen uusien ratkaisujen, tuotteiden ja palvelujen kehittämisessä. Eri liikennejärjestelmiä yhdistävällä suunnittelulla ja järkevällä ohjauksella mahdollistetaan matka- ja logistiikkapalvelujen älykkäitä ratkaisuja, jotka edistävät luonnonvarojen kestävää käyttöä ja vähentävät päästöjä ympäristöön. (TEM)

Digitalisaatio integroi palveluja ja edistää investointeja, joilla voidaan toteuttaa älykäs energiaa ja matka-aikaa säästävä liikennejärjestelmä. Näitä voisivat olla sensoreihin perustuva jatkuva toimintaympäristön seuranta sekä uudenlaiset matkustamiseen ja muuhun logistiikkapalveluihin liittyvät palvelut ja tukipalvelut. Liikkuva työ ja liikkuvat palvelut ja niihin sovitettu tuotannon logistiikka edellyttävät sekä rakenteiden että johtamisen uudistamista. (TEM)

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintäministeriön huomioita siihen, että ehdotetun maantielain 121 § 3 momenttia tarkoitukseltaan vastaavaan säännökseen maakuntalain voimaanpanolaissa (44 §) esitettiin muutoksia eduskuntakäsittelyn aikana ja tältä osin tulisi vielä johdonmukaisuuden vuoksi varmistaa, että nyt esitetty maantielain muutos vastaa tältä osin maakuntalain voimaanpanolain lopullista muotoa.

Lisäksi tulee huomioida, että hankintalain osalta säännöksessä on myös huomioitava puitesopimusten käyttämistä koskevat ehdot hankintalain (1397/2016) 42 ja 43 §:n mukaisesti.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Luku 3

Hallituksen esityksen luonnokseen sisältyy ehdotus maantielain muuttamisesta. Ehdotuksen 42 b §:n perusteella sähkölaitteiston omistaja vastaa suojaamisesta, siirtämisestä tai poistamisesta aiheutuvista kustannuksista, jos tien siirtäminen, parantaminen tai muu tienpito tätä edellyttää, kun sijoittamisesta on kulunut käsittelyvuoden jälkeen vähintään viisi vuotta. Säännösehdotus vastaa tältä osin sisällöltään voimassa olevan lain sisältöä. Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää liikenne- ja viestintäministeriön huomiota säännökseen, sillä siitä aiheutuu sähköverkonhaltijoille merkittävä taloudellinen riski, koska sähköjohtojen pitoaika on tavallisesti vähintään 40 vuotta. Käytännössä riski olisi voimassa ainakin 35 vuoden ajan.

Työ- ja elinkeinoministeriö toteaa, että uudessa sähkömarkkinalaissa (588/2013) säädettiin sähkön toimitusvarmuudelle jakeluverkoissa entistä tiukemmat rajat. Taajama-alueilla myrskyn tai lumikuorman aiheuttama sähkökatkon pituus ei saa ylittää kuutta tuntia ja taajamien ulkopuolella sähkökatkon pituus ei saa ylittää 36 tuntia. Nämä rajat tulee täyttää vuoden 2028 loppuun mennessä. Yhtenä merkittävänä toimena toimitusvarmuuden parantamisessa on sähkön jakeluverkkojen maakaapeloinnin lisääminen. Tämä edellyttää mittavia investointeja verkostoon, minkä viime kädessä rahoittaa verkkoihin liittyneet asiakkaat maksamissaan tariffeissa.

Maakaapeloinnin kustannusten vähentämiseksi työ- ja elinkeinoministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston virkamiehet sopivat 24.1.2012 toimenpide-ehdotuksista maanteiden hyödyntämiseksi sähköjohtojen maakaapeloinnissa. Keskeisen toimenpide-ehdotuksen mukaan maantielakia tai maankäyttö- ja rakennuslakia muutetaan niin, että kaapeleiden sijoitustarpeet voidaan ottaa huomioon sekä vanhojen että uusien teiden osalta. Uusien teiden osalta sijoitustarpeet otettaisiin huomioon jo maanlunastus- ja tiesuunnitteluvaiheessa. Ehdotuksen mukaan tienpitäjälle tulee korvata kaapeleiden sijoittamisesta aiheutuvat kustannukset ”aiheuttaja maksaa” -periaatteen mukaisesti.

Sähköturvallisuuslain 113 §:ssä on säädetty siirtokulut siirtotarpeen aiheuttavan tahon vastattavaksi. Maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) siirtokustannusten korvaamissa sovelletaan ”aiheuttaja maksaa” -periaatetta. Siitä voidaan kuitenkin poiketa, mikäli se katsotaan kohtuulliseksi. Lain esitöiden mukaan esimerkiksi siirrettävän johdon ikä voidaan ottaa huomioon.

Nykyinen maantielain 42 b §:n mukainen kustannusten jakoperiaate poikkeaa sekä muusta lainsäädännöstä että TEM:n, LVM:n ja Liikenneviraston virkamiesten vuonna 2012 tekemistä toimenpide-ehdotuksista. TEM esittääkin LVM:n harkittavaksi, voitaisiinko maantielaissa säätää pääsäännöksi ”aiheuttaja maksaa” -periaate. Lakiin voitaisiin kirjata esimerkiksi MRL:n 89 §:n sanamuodon kanssa vastaavasti, että tienpitäjä vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole tosiin sovittu.

Liikenneviraston sähkö- ja telejohdot ja maantiet -ohjeessa on kustannustenjakotaulukko, jonka pohjalta sovelletaan ikähyvitystä johtoalueen ulkopuolella olevien ilmajohtojen siirroissa. Samankaltaista ikähyvitystaulukkoa käytetään myös esimerkiksi yksityistiealueilla. Vastaava menettely soveltuisi hyvin maantiealueille niin ilmajohtojen kuin kaapeleidenkin osalta.

**Muut huomiot**

-

Ponto Heli
Työ- ja elinkeinoministeriö

Maaseutuvirasto

Lausunto

04.09.2017 1494/00.00.01.00.00.00.20

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Maaseutuvirastolla ei ole esitysluonnokseen erityistä lausuttavaa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Ikonen Raisa
Maaseutuvirasto

Hämeen liitto

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lain tavoitteisiin tulisi sisällyttää liikennejärjestelmätyön ja tiesuunnittelun merkitys osana yhteiskunnan monialaisen toimintakentän kestävää kehittämistä. Suunnittelun laadullis-ten tavoitteiden tulisi näkyä myös laissa, sillä liikenneympäristön merkitys ja vaikutukset ihmiseen, luontoon, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön (kaupunki- ja taajamaku-vaan) ovat pääsääntöisesti muuta rakentamista suuremmat.

Suuri osa rakennetusta ympäristöstä on liikenneympäristöä ja iso osa ihmisten ympäris-tökokemuksista on liikenneympäristön muovaamaa. Tiemaisema on keskeinen osa suomalaista kulttuurimaisemaa. Lakiesitys ei kuitenkaan sisällä em. tarkastelunäkökul-maa ja siitä johdettuja liikenneympäristön ja sen suunnittelun laatutavoitetta. Tavoitteisto liikennejärjestelmän ja -verkon roolille aluekehityksen ja elinkeinoelämän toimintaedelly-tysten luojana jää esityksessä varsin ohueksi. Tässä asiassa hyvän vertailukohdan muodostavat MRL:n tavoitteita kuvaavat 1 ja 5 pykälät.

Lakiesitys valtakunnallisesta ja maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista on kannatettava; pitkän aikavälin valtakunnallinen suunnitelma ja palvelutasomäärittely tu-kevat nykyistä paremmin tasalaatuisen valtakunnallisen liikenneverkon kehittymistä. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tulee tietoisesti rakentaa aiemman liikennepoliittisen selonteon kaltainen hallituskausien yli ulottuva keskipitkän aikavälin investointisuunnitelma. Tuon kaltainen investointisuunnitelma edistää paitsi liikennepoli-tiikkaa, myös - ja ennen kaikkea - valtakunnallista kasvupolitiikkaa. Suomella ei ole kansantalouden varaa kasvattaa muihin Pohjoismaihin nähden nyt jo syntynyttä infrain-vestointikuilua kansantalouden kasvun tästä kärsimättä.

Lakiesityksessä puhutaan paljon maanteiden palvelutasosta. Valtakunnallisessa liiken-nejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida kuitenkin kaikki liikennemuodot – ja luoda palvelutasotavoitteet myös muille valtakunnallisille liikennemuodoille, etenkin rataverkol-le sekä pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle. Liikenneviraston rooli maakunnallisessa lii-

kennejärjestelmäsuunnittelussa olisi näin pitää huolta siitä, että valtakunnallisen liikenne-järjestelmäsuunnitelman tavoitteelliset palvelutasot kaikkien liikennemuotojen osalta huomioitaisiin.

Liikennejärjestelmän haasteita ja kehittämistarpeita on eniten kaupunkiseuduilla. Laki lii-kennejärjestelmästä ja maanteistä jättää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitte-lun lain ulkopuolelle. Asian tärkeys tulisi tunnistaa ja nähdä kaupunkiseutujen liikennejär-jestelmätyö osana skaalautuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä samalla liian useita päällekkäisiä suunnittelutasoja välttäen.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Esityksessä maatielain nimi muutetaan laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Esitys on kannatettava, koska se tuo esiin myös sen, että maantiet ovat keskeinen osa laajaa liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on monen eri liikennemuodon ja -palvelun kokonaisuus, johon maankäytön kehitys ja suunnittelu erityisesti vaikuttavat. Lakiesitys ”Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä” jättää kuitenkin liikennejärjestel-mäkokonaisuuden varsin kevyelle tarkastelulle.

Lakiesityksessä esitetään, että maantien käyttö on maksutonta (12 §). Maksullisuuden poissulkeminen lakiteitse estää mahdollisuuden käyttää yhtä liikenteen hallinnan keinoa tai kerätä rahoitusta liikenneinvestointeihin esimerkiksi satunnaisilta käyttäjäryhmiltä.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet (15 b §) tulisi olla kunnianhimoisemmat huomioimalla kokonaisuus, jossa liikenneympäristö toimii. Vrt. kohta Yleiset huomiot esityksestä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, sillä liikennejärjestelmä vaikuttaa merkittävästi valtakunnan, maakuntien ja kaupunkiseutujen alueidenkäyttöön (15 d §).

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -työn tulee olla monialaista ja jatkuvaa etenkin maankäytön suunnittelijoiden kanssa, ja liikennejärjestelmän suunnittelun tulisi olla yhä tiiviimpi osa maankäytön suunnittelua (15 e §).

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja lii-kenteen suunnitelma (15 m §). Tässä yhteydessä olisi hyvä tuoda esiin myös ja em. tienpidon ja liikenteen suunnitelman kytkeytyminen maakunnan liikennejärjestelmä-suunnitelmaan.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Ehdotuksen mukaan maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoituksen kohdentumisesta 18 maakunnan välillä päätetään sopimuksella Liikenneviraston kans-sa. Hämeen liitto korostaa, että maakunnan tulee toimia rahoituksesta sovittaessa todellisena neuvotteluosapuolena valtiolle, maakunnallisen itsehallinnon mukaisesti. Maakunnalla tulee olla alueellaan selkeä viranomaisrooli.

Hämeen liiton kanta on, että maakuntien muodostamien yhteistyöalueiden lukumäärää tärkeämpää on niiden tarkoituksenmukainen toiminnallinen muodostuminen. Yhdeksän yhteistyöalueen määrä ei perustu mihinkään muuhun kuin vanhentuneeseen hallintorakenteeseen.

Valtaosa koko perustienpidon rahoituksesta kohdennetaan tienpitoon käytännössä val-takunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus rahoi-tuksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien vapaasti päätettäväksi. Lakiesityksestä poiketen Hämeen liitto lausuukin, että maakunnille on annettava mah-dollisuus käyttää yleiskatteellista rahoitusta alueelliseen tienpitoon näin halutessaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

ei kommentteja

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan lain maantielain muuttamisesta on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019. Hämeen liitto huomauttaa, että esityksen aikataulu on ristiriidassa maakunta- ja sote-uudistuksen voimaanpanon kanssa. Hallituksen 5.7.2017 tekemän päätöksen mukaan maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2020. Samalla lakkaavat ny-kyiset ELY-keskukset, aluehallintovirastot ja maakuntien liitot. Koska hallituksen esitys on vahvasti sidoksissa maakuntalakiin, tulisi lakien valmistelun ja voimaanpanon kulkea käsi kädessä. ELY-keskusten henkilökuntaa ei ole mahdollista siirtää maakuntiin, ennen kuin uudet maakunnat aloittavat toimintansa. Aikataulumuutos on syytä ottaa huomioon myös 132 §:sä.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei kommentoitavaa

**Muut huomiot**

Lakiesitys asettaa maakunnallisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille lisää painoarvoa, mikä lisää todennäköisesti myös resurssitarpeita. Tämä tulee huomioida valtion taholta resursseja suunniteltaessa.

Pusa Heikki
Hämeen liitto

Energiateollisuus ry

Lausunto

04.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Kaikki huomiomme oheisessa liitteessä

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Energiateollisuus ry_Lausunto maantielain muuttamisesta_20170904.docx

Niemelä Esa
Energiateollisuus ry

Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto

Lausunto

02.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Pohjanmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle maantielain muutoksesta.

Mielestämme lain tavoitteet ja periaatteet tuntuvat sinänsä tarkoituksen mukaisilta ja tavoiteltavilta (mm. valtakunnallinen ljs sekä työnpitkäjänteisyys 10-12 vuodelle). Tehtävien siirrot ja tehtävien siirrot vaikuttaisivat pääosin järkeviltä. Maantieliikenteen osuus painottuu liikaa, jos tavoitteena on kaikki kulkumuodot ja kulkutavat käsittävä laki.

Laki esitys jättää muutamia suuria kysymyksiä avoimeksi ainakin rahoituksen ja ohjaustoimenpiteiden osalta. Tienpidon rahanjakoperiaatteet on määritelty riittävän epäselvästi, jotta kukaan ei voi sanoa niistä juuri mitään. Lisäksi ohjaustoimenpiteitä laissa on lukuisia, ja se ei tule ainakaan keventämään ja sujuvoittamaan liikennejärjestelmätyöskentelyä tai -suunnittelua. Ainakaan normienpurusta ei voida tässä yhteydessä puhua.

Ohjaustoimenpiteissä (13 a §) puhutaan "muista kuin runkoverkkoon kuuluvista valta- ja kantateistä". Mitä ne oikein ovat? Nyt maakuntia pyydetään antamaan lausunto ja hyväksyntänsä lakimuutoksesta, jonka sisältö ja vaikutukset eivät ole täysin niiden tiedossa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

4 §:ssä puhutaan "seutukunnista". Seutukuntajako lakkautettiin 2014 ja nykyään yleisemmin käytetään sanaa "seutu".

6 § 2 mom. Voisi siirtää sellaisenaan asetukseen.

8 §:ssä viitataan edellä olevaan 5 § 1 momenttiin. Tällaista pykälää ei ole.

On ollut puhetta, että maakunnat eivät saa käyttää yleiskatteellista rahaa tienpitoon. On ilman muuta selvää, että maakunnilla täytyy olla oikeus tarjota itsehallinnon mukaisesti parempaa tienpidon palvelutaso, jos se niin parhaaksi katsoo. Nyt jos Liikennevirasto ottaa "hätävaroihin" suuren osan tienpidon rahoista, on ilman muuta selvää, ettei rahoitus tule riittämään - jos se jo on ollut puutteellista menneinä vuosinakin. Pykälässä 10 §:ssä mainitaan, että "erityisestä syystä, kuten jos tienpidosta huolehditaan laadultaan tai laajuudeltaan korkeampilukkaisena...//...muutkin tahot voivat sopimuksen mukaisesti osallistua tienpidon kustannuksiin tai ottaa huolehtiakseen jostakin tienpitoon liittyvästä toimenpiteestä. Tämän tulee koskea siten myös maakuntaa ja sillä tulee oikeus rahoittaa tarvittaessa tienpidon yhteistyöaluetta.

12 § Tiet ja teiden käyttö koetaan peruspalveluksi. Tämän takia katsomme, että lakiin kirjattu maanteiden käytön maksuttomuus kuuluu ihmisten perusoikeuksiin ja kirjaus tulee säilyttää laissa.

13 §:ssä (2 mom.) jää epäselväksi mitä "liikkumisen ja kuljettamisen kohtuullisilla kustanuksilla tarkoitetaan" ja kuka siitä vastaa? Yleispiirteisänä tavoitteena kustannusten kohtuullisuus on tietenkin tavoiteltava asia.

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Se, että liikennejärjestelmässuunnittelussa aletaan tekemään myös valtakunnallinen LJS-suunnitelma 10-12 vuodeksi kerrallaan,johon maakuntien ljs tulee osaltaan kytkeytymään, hyvä ja pitkään toivottu asia. Se tuo strategisuutta, pitkäjänteisyyttä suunnitteluun ja hankkeiden ohjaukseen sekä yhtenäistää tavoitteita. Lisäksi useamman maakunnan yhteinen ljs voi olla paikallaan, joissakin tapauksissa ja mahdollisesti säästää resursseja ja yhtenäistää suunnitelmien sitältöä.

15 b §:ssä on mainittu että tulee "käyttäjälähtöisesti huomioida nykyiset ja tulevat liikennetarpeet". Tavoite on hyvä, mutta esim. elinkeinoelämässä muutokset ja reagointi on toisinaan niin nopeata, ettei tulevia tarpeita voida ennustaa. Kyse on tällöin helposti pikemminkin spekuloinnista.

Vastaavasti 15 e §:ssä vaaditaan maakuntaa arvioimaan vaikuttavuutta. Vaikuttavuuden arviointi on vaikeaa ja helposti myöskin spekulatiivista. Maakunnille ei myöskään ole osoitettu laissa määrättyjä liikennejärjestelmätehtäviä ja sen suunnittelua varten rahoitusta tai resursseja. Vaikuttavuutta ja suunitelman toteutumista pitäisi arvioida ehkä ennemminkin valtakunnallisen ljs:n osalta hallistuskausittain.

15 g § On ymmärrettävää, että tienpitäjä velvoittaa maakunnan tuottamaan tietoja tieverkon tilasta ja asiakas-/käyttäjätarpeista. Kirjausta siitä, että maakunnan tulisi tuottaa tietoja myös "muista maakunnan toimintaympäristöä koskevista asioista", tulee tarkentaa ja avata. Kirjaus on tuossa muodossa liian laaja ja epämääräinen. Koko maakuntaa ei voi velvoittaa tuottamaan tietoja kuin niiltä keskeisiltä osin ja niistä asia kokonaisuuksista, joista tässä laissa on kyse, tai mitä erikseen on sovittu. Maakuntien muita yksiköitä / erillisiä organisaatioita ei voida sitovasti velvoittaa antamaan tietoja liikennetarkoituksiin, koska niillä ei ole siihen resurssointia.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

15 i § Lukumäärän olisi voinut jättää pois (on niin ilmiselvää mistä se tulee) ja velvoittaa maakuntia tekemään yhteistyötä suuremmalla alueella, esim. vähintään yhden toisen maakunnan kanssa..

15 k § tienpidon rahoitus ja sen erittely ei kerro rahoituksesta tai sen kohdentamisesta mitään. Tieverkon kunnon yhtenäisyys on hyvä tavoite. Mielestämme kuitenkaan tienpitäjän ei välttämättä tarvitse varata "itselleen" osaa perusväylän pidon määrärahoista, vaan se voitaisiin jakaa maakuntiin. Maakunnissa osa tienpidon rahasta voidaan korvamerkitä tai rahastoida siten, ettei sitä saa käyttää ennen nelivuotiskauden loppua. Tälläinen hätärahasto / vararahasto voisi olla jokaisella maakunnalla tai yhteistyöalueella, ja kertynyttä rahaa voisi ne voisivat käyttää tarvittaessa määritellu varmuusrajan/pohjan kassan ylittäviltä osin myös liikenneinvestointeihin.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

15 r § Se, että maakunnat saavat päättää suunnittelukohteista, antaa vastuuta mutta myös mielekkyyttä liikennejärjestelmän toteuttamiselle.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Vuosiluvut muutettava 2019 => 2020.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Näiltä osin vanha maantielaki ei juuri muutu.

Jotta liikennejärjestelmää voitaisiin oikeasti kehittää kulkumuodot ja tavat yhteensopivaksi, tulisi lain sisältä myös asiaa muista kulkumuodoista.

**Muut huomiot**

o Epäselvää on, miten varmistutaan siitä, että rahoitus määräytyy tasapuolisesti liikenneolojen ja tarpeiden osalta. Käsittääkseni mikään mittari ei esimerkiksi tunnista kehittyvää tai kasvavaa kaupunkiseutua – vaikkakin liikennemäärien kehityksestä voisi saada viitteitä – kuitenkaan jalostusarvosta liikennemääräkään ei kerro mitään eli toisin sanoen kullan kuljettaminen olisi erittäin kannattamatonta koska se ei synnytä liikennettä, mutta saman arvoisen määrän kiviaineksien tai puutavaran kuljetusta on todella kannattavaa ja liikennettä generoivaa.

o Erikoista, ettei tienpidon rahoitusta saa täydentää maakunnan muulla rahoituksella, vaikka maakunta näkisi sen tarpeelliseksi. Tämä on myös itsehallintoperiaatteen vastainen ohjauskeino. Tämä palvelutason täydennysmahdollisuus pitäisi olla maakunnilla.

o Yhteistoiminta-alueet ovat varmasti tarpeen ja järkeviä, kun mietitään hoidon tasoa ja yhtenäisyyttä eri alueiden välillä. Pakkokeino ja alueiden määrän rajoittaminen kuitenkin kuulostaa erikoiselta eikä sekään kuulu itsehallinnon periaatteisiin.

o Maakunnat voivat kehittää ja järjestää julkisen liikenteenpalveluita => Tästä pitää mainita maakuntastrategiassa, muuten rahoitusta tehtävään ei tule. Tämä ei koske kaupunkiseutuja tai raideliikennettä. Viitataanko tällä myös mahd. sote-kuljetuksiin ja erilaisiin kuljetuspalveluiden yhdistelmiin..? Epäselvää on, mitä jos mainintaa ei ole maakuntastrategiassa. Tämä on perin erikoinen säädös, etenkin kun laissa määrätään jo muutenkin useista liikenteensopimuksista ja suunnitelmien teosta. Eikö tämä asia olisi mahtunut kirjattavatksi liikennejärjestelmäosioon?

o Teiden luokittelu muuttuu. Aletaan puhua runkoväylistä. Valta- ja kantateistä tulee ”pääteitä” ja seutu- ja yhdysteistä tulee ”muita maanteitä”. Tästä ei ole vielä päätöstä olemassa, silti käsite ollaan jo kirjaamassa lakiin ja sillä jo ohjataan rahakäyttöä..?

o Liikennevirasto päättäisi jatkossa maanteiden lakkauttamisesta, nyt sen on tehnyt LVM. Menettely varmasti nopeuttaa ja joustavoittaa päätöksen tekoa tältä osin. LVM on kluitenkin edelleen oikea viranomainen päättämään raide- tai lentoliikennettä (ja niiden infraa) koskevista lakkautuksista.

Voldi Tero
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto - Aluesuunnittelu

Linja-autoliitto ry

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esityksellä toteutetaan liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Nykyistä maantielakia on laajennettu koskemaan kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavasta valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta.

Suomen tieverkko on liikenteellisesti hyvin hajanainen ja laaja asukaslukuun suhteutettuna. Tieverkkoon kuuluu maantieverkon lisäksi kadut sekä yksityis- ja metsätiet. Valtion maanteitten osuus tieverkon pituudesta on noin 1,7 % ja 75 % tieverkon ajoneuvokilometreistä.

Lakiin sisältyvää yhteistyöalueitten maksimimäärä ja yhteistyösopimusten korvaamismenettelyt eivät edistä aitoa yhteistyötä eikä sopimusosapuolten tasa-arvoa. Kohdat tulisi poistaa. Lähtökohtana tulee olla maakuntien sopiminen.

Valtion rahoitus maanteihin on vaihdellut 500-550 milj. euroa/v. Liikenneväylien rahoitusta on nykyisellä hallituskaudella lisätty 600 milj. eurolla. Ilman lisärahoitusta käytössä oleva rahoitustaso on 10-15% alempi kuin tällä hallituskaudella.

Lakiesityksessä esitetty paljon uusia periaatteita ja ohjeita. Jotta tehtävien aloittaminen maakunnissa olisi joustavaa, olisikin jo nyt etukäteen hyvä aloittaa valmistelut tähän lainsäädäntöön sisältyviä asioita mm. maanteitten luokittelu ja palvelutaso, valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö, vuorovaikutusohje yms.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maanteitten luokittelu on käytännössä nykyinen. EU:n TEN-verkkoihin ei ole lainsäädännössä otettu mitään kantaa eikä TEN-verkoista ole edes mainintaa. TEN-verkkojen asema luokittelussa tulisi myös käsitellä.

Tienpidon kustannusten osalta tulisi voimakkaammin edellyttää hyötyjien osallistumista maanteiden kustannuksiin. Periaatteet tulisi kirjata myös hallituksen periaatepäätökseen. Myös maakuntien oman rahankäyttöä investointeihin tulee vielä selkeyttää.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Maantielain soveltamisalan laajennus pakolliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun on positiivinen askel. Haasteena on isojen kaupunkiseutujen jääminen valtion liikennejärjestelmäsuunnittelun ulkopuolelle. Tässä yhteistyönäkökulmaa pitää erityisesti ohjeistaa ja pyrkiä ajoittamaan kuntien suunnittelu samaan ajankohtaan.

Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteiset tavoitteet tulee hyväksyttää ennen suunnitteluratkaisujen tekemistä. Rahoitus- ja toimenpideohjelman laatiminen 10-12 vuodeksi edellyttää maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista valtakunnallisen suunnitelman lähtökohdiksi. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tarkemmasta sisällöstä tulisi aloittaa pikaisesti valtioneuvoston asetuksen valmistelu.

Joukkoliikenteen viranomaistehtäviä tekee jatkossa 44 toimivaltaista viranomaista. Maakuntien ja kaupunkien yhteistyöllä joukkoliikenneviranomaisten tehtävät hoidetaan tehokkaammin, pienemmällä resurssein ja riittävän suurilla osaamiskeskittymillä. Liikennejärjestelmäsuunnitteluun kuuluu julkisen henkilöliikenteen suunnittelu, järjestäminen ja kehittäminen. ELY:iltä siirtyvät joukkoliikennetehtävät tulisi kuvata tarkemmin.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun henkilöresurssit, suunnitteluosaaminen ja ohjeistus ovat haasteellista. Panostaminen alan koulutukseen jo nyt olisi perusteltua.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Liikennettä ja tienpitoa koskevat uudet tehtävät edellyttävät aitoa sopimiskulttuuria ministeriön, tienpitäjän ja maakuntien kesken. Tämän takia laissa esitetyt ns. perälautapykälät eli yhteistyösopimuksen ja tienpidon sopimuksen korvaaminen VN:n päätöksellä eivät ole tarpeen eivätkä edistä sopimusosapuolten tasa-arvoa.

Tienpidon yhteistyöalueen määrittely on perusteltu, tosin alueitten maksimimäärän (max. 9) asettaminen ei ole perusteltu. Lähtökohta tulisi olla, että maakunnat sopivat asiasta.

Maakunta laatii 4-vuotisen tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja hyväksyy sen. Liikennevirasto ja yhteistyöalue valmistelevat 4 vuotisen tienpidon sopimuksen (sisältää rahoitusvaraukset). Nämä erilliset sopimukset ja niiden sisältö, sopimus tarkkuus vaativat erillistä ohjeistusta. Nämä tulisi olla jo valmiita ja hyväksytty, kun maakunta aloittaa toimistansa.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Laissa on esitetty, että maakunta päättää suunnittelukohteista. Tämä tehtävä kuuluisi tienpitäjälle maakunnan esityksestä.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Maakuntauudistukseen liittyy useita periaatteita ja ohjeita, jotta tehtävät pystytään hoitamaan kunnolla jatkossakin. Tämän vuoksi tulisikin sopia tarkemmin yhteisestä valmistelusta ennen lain voimaantuloa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Mäkilä Mika
Linja-autoliitto ry

Logistiikkayritysten Liitto ry

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Logistiikkayritysten Liitto ry yhtyy Elinkeinoelmän keskusliitto EK:n lausuntoon.

Liittomme osallistuu mielellään runkoverkkojen ja maanteiden muiden kriteerien ja palvelutasojen määrittelyyn

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry

Suomen Tieyhdistys ry

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

maantielaki0817.pdf

Raitanen Nina
Suomen Tieyhdistys ry

KUUMA-seutu liikelaitos

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

### Yleiset huomiot esityksestä

Lakiesityksen yleisperusteluissa tulisi kuvata HSL:n rooli liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaavana viranomaisena Helsingin seudun 14 kunnan alueella. Lisäksi perusteluissa tulisi tuoda esiin, minkälaisia mahdollisia säädöstarpeita HSL:n ja maakunnan väliseen liikenteen tehtävänjakoon yleisellä tasolla liittyy. Lakiesityksestä tulisi lisäksi ilmetä, miten maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu asemoituu kaupunkiseutujen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun nähden.

Lakiesityksen yleisperustelujen mukaan jokaisen 18 maakunnan liikennetehtäviä olisi toimivaltaisena viranomaisena toimiminen joukkoliikenneasioissa vastaten maakunnan joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä alueellaan yhteistyössä maakunnan kuntien ja kaupunkien kanssa. Kaupungit ovat myös jatkossa toimivaltaisia viranomaisia. Tämä muotoilu vaatii kuitenkin tarkentamista, sillä tällä hetkellä kaikki Suomen kaupungit eivät ole toimivaltaisia joukkoliikenneviranomaisia.

Lakiesityksen vaikutuksia koskevissa yleisperusteluissa todetaan, että uudistuksen tehtävä- ja roolimuutosten johdosta on mahdollista, että uudistuksen alkuvaiheessa on nähtävissä myös sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymistä. Lisääntyvää byrokratiaa ei kuitenkaan voida pitää julkisen sektorin tehokkuuden kannalta perusteltuna.

### Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset

Luvun 1 pykälän 4 mukaan liikenne- ja viestintäministeriö päättää Liikenneviraston esityksestä, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö päättää siitä, miltä osin valta- ja kantatiet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkkoon voi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä. Muut maantiet ovat

seutu- tai yhdysteitä sen mukaisesti kuin Liikennevirasto päättää. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että kunnille varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä teiden luokittelusta.

Pykälässä 12 säädettäisiin maantien käytön maksullisuudesta. KUUMA-seutu ei kannata maantien käytön maksullisuuden kirjaamista lakiin.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

HSL vastaa lakiperusteisesti liikennejärjestelmäsuunnittelusta Helsingin seudun 14 kunnan alueella. Tämä on mainittu luvun 1a pykälässä 15c, mutta asia olisi perusteltua tuoda esiin myös luvun 1 pykälässä 2.

Luvussa 1a tulisi myös kuvata, miten Helsingin seudun 14 kunnan alueella laadittava MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelma asemoituu valtakunnan ja maakunnan suunnitelmiin nähden ja miten vuorovaikutus näiden välillä varmistetaan.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että lakiesityksellä turvataan maantieverkon liikenteellinen palvelutaso pitkäjänteisesti, eikä laatutaso heittelehdi ajan kuluessa.

Pykälän 1b 2 momentin mukaan tienpitäjän olisi varattava osa tienpidon talousarvorahoituksesta kohdistettavaksi tienpitäjälle Liikennevirastoon siirtyviin tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin sekä teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin, joita maakuntien rahoituskehyksellä ei olisi mahdollista toteuttaa. Teemaohjelma voi olla esimerkiksi liikenneturvallisuusohjelma. KUUMA-seutu katsoo, että 2 momentissa tulisi liikenneturvallisuusohjelmaan sisältyvinä toimenpiteinä tuoda erikseen esiin myös maantieverkon liikenneturvallisuushankkeet.

Pykälässä 15m säädettäisiin tienpidon ja liikenteen nelivuotisesta suunnitelmasta, joka olisi laadittava jokaiselle 18 maakunnalle. Suunnitelma olisi nelivuotisena tarkoitus valmistella maakuntien valtuustokausittain. Suunnitelma laadittaisiin valtuustokauden aluksi ja seuraavina vuosina siihen tehtäisiin tarpeelliset päivitykset ja tarkistukset. KUUMA-seutu katsoo, että pykälässä 15m olisi perusteltua kuvata erikseen suunnitelmaa koskeva kuulemismenettely. Kunnille tulisi joka tapauksessa turvata mahdollisuus lausua suunnitelmaluonnoksesta, sillä esimerkiksi mahdollinen henkilöliikenneosio suunnitelmassa vaikuttaa suoraan kuntiin ja kuntalaisiin.

Pykälän 32b perustelutekstissä todetaan, että maantielain 2 lukuun ehdotetaan otettavaksi uusi säännös tienpitäjän mahdollisuudesta antaa päätöksiä, jollei tienpidon yhteistyöalue täytä sille

maantielain pykälässä 18 tai 21 määriteltyä velvollisuutta laatia yleissuunnitelma tai tiesuunnitelma. Tienpitäjä voisi asettaa määräajan, jonka kuluessa tienpidon yhteistyöalueen olisi aloitettava suunnitelman laatiminen. Suunnitelman laatimisen aloittamisella tarkoitettaisiin maantielain pykälässä 16 tarkoitettua aloituskuulutusta tai ilmoitusta suunnitelman laatimisen aloittamisesta. Edellytyksenä määräajan asettamiselle olisi maantielain pykälässä 18 tai 21 säädetyn suunnitteluvelvoitteen laiminlyöminen. Jollei tienpidon yhteistyöalue noudata tienpitäjän päätöstä, tienpitäjä voisi velvoittaa kunnan siihen uhkasakolla.

Varsinaisessa lakitekstissä pykälässä 32b kuitenkin todetaan, että jollei tienpidon yhteistyöalue noudata 1 momentissa tarkoitettua päätöstä, tienpitäjä voi velvoittaa tienpidon yhteistyöalueen siihen sakon uhalla. KUUMA-seutu pitää pykälän 32b perustelutekstiä ja varsinaista lakitekstiä uhkasakon osalta keskenään ristiriitaisina. KUUMA-seutu ei pidä kuntiin kohdistuvaa uhkasakkomenettelyä tarpeellisena tai perusteltuna.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Pykälässä 15r säädettäisiin, että maanteiden suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun. Pykälään 15r tulisi kirjata, että maateiden suunnittelun tulisi perustua myös kaupunkiseutujen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmiin.

Pykälässä 19 säädettäisiin, että yleissuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten siinä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet. Näiden rinnalla pykälässä 19 tulisi mainita myös kaupunkiseutujen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

Pykälässä 22 tiesuunnitelman sisältövaatimuksia esitetään laajennettavaksi siten, että niissä otettaisiin huomioon myös uudessa pykälässä 15e tarkoitettu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja pykälässä 15f tarkoitettu maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Pykälässä 22 tulisi mainita myös kaupunkiseutujen MAL- ja liikennejärjestelmäsuunnitelmat.

Pykälässä 32 säädettäisiin, että tienpitäjä voi erityisestä syystä päättää, että pykälän 15s 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista, joista on tehty hankearviointi, on tehtävä myös jälkiarviointi. KUUMA-seutu ei pidä jälkiarvioinnin lakisääteisyyttä tarpeellisena.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Luvun 9 pykälässä 117 säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsittelystä. Erityisesti joukkoliikennettä koskevien sopimusten siirtäminen ELY-keskuksilta maakunnille on kuntien näkökulmasta merkittävä toimenpide, ja tämä tulisi mainita pykälässä.

Luvun 9 pykälässä 118 säädettäisiin maakuntaan siirtyvän henkilöstön asemasta. KUUMA-seutu pitää joukkoliikenteen toimivuuden ja jatkuvuuden näkökulmasta tärkeänä, että joukkoliikennesuunnittelun resurssit turvataan niin siirtymävaiheessa, kuin myöhemminkin.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Luvun 7 pykälässä 99 ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Luvun 2 pykälän 15t mukaan kuitenkin muuta maantietä kuin valtatietä tai kantatietä tai vilkasliikenteistä seututietä koskevien suunnitteluperusteiden laatimisesta päättää tienpidon yhteistyöalue. KUUMA-seutu katsoo, että päällekkäisyyksien välttämiseksi tienpidon yhteistyöalueelle tulisi osoittaa toimivalta päättää muun tieverkon eli valtateiden, kantateiden ja vilkasliikenteisten seututeiden ulkopuolisen verkon yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista.

Luvun 7 Pykälän 103 1 momenttia muutettaisiin niin, että nähtäväksi asettamista ei tekisi kuntalain mukaisesti kunta, jolle asiakirjat toimitetaan, vaan tienpidon yhteistyöalueen tulisi ilmoittaa asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta. Päätös ja asiakirjat olisi pidettävä yleisesti nähtävillä tienpidon yhteistyöalueen maakunnissa kunnan sijaan. KUUMA-seutu pitää muutosta kuntalaisdemokratian näkökulmasta ongelmallisena, sillä asiakirjoihin perehtyminen omassa kunnassa ei olisi enää mahdollista. Asiakirjojen nähtävillä olo lähellä kuntalaista tulisi turvata.

**Muut huomiot**

Julkisen joukkoliikenteen rahoituksen ja suunnittelun osalta tulevaisuuden resurssitilanne Uudellamaalla jää ainakin vielä tämän lakiesityksen pohjalta jossain määrin avoimeksi, sillä joukkoliikennetehtävä on maakunnille vapaaehtoinen.

Helenius Henrik
KUUMA-seutu liikelaitos

Kaupan liitto ry

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viite: LVM/1770/03/2016

Lausunto hallituksen esityksestä laeiksi maantielain muuttamisesta

Maantielain muutoksella toteutetaan valtion tienpidon tehtävien siirto maakunnille maakuntauudistuksen mukaisesti. Valtio omistaa jatkossakin maantiet sekä vastaa niiden tienpidon kustannuksista. Maanteiden käyttö on maksutonta.

Tienpito

Jatkossa alueellisesta tienpidosta vastaavat maakunnat valtion ohjauksessa. Valtion tehtävänä säilyy edelleen myös maanteiden omistajuus ja rahoittaminen.

Kaupan liitto katsoo, että tieverkon omistajuuden säilyttäminen valtiolla on välttämätöntä, jotta tieverkon yhtenäisyys säilyy valtakunnallisesti. Näin taataan myös yhtenäisen logistinen palvelutason säilyminen.

Tienpidon tehtävien hoitoon voitaisiin muodostaa enintään yhdeksän yhteistyöaluetta. Koska nykyiset ELY-keskuksen hoitavat samoja tehtäviä neljällä yhteistyöalueella, niin on todellinen vaara, kuten esityksessäkin todetaan kustannusten kasvu.

Kaupan liitto pitää ensiarvoisena, että uudistuksella ei muuteta kehitystä tehottomammaksi ja hallinnollisesti kalliimmaksi kuin nykyisin.

Esityksen mukaan vuoden 2019 perusväylänpidon rahoituskehys on 915 miljoonaa euroa. Tästä maakuntien osuus olisi 425 miljoonaa euroa. Kokonaissumma vuonna 2019 olisi 60 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 2017.

Kaupan liitto pitää tällaista kehitystä huolestuttavana, koska se väistämättä johtaa tieverkon kunnon heikentymiseen.

Runkoverkot ja palvelutaso

Esityksessä todetaan liikenteen keskittymistä pääteiden runkoverkoille. Liikenne- ja viestintäministeriö päättäisi mitkä päätiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon ja millainen olisi niiden palvelutaso.

Kaupan liitto näkee runkoverkkojen hyödyttävän pitkien matkojen tavarankuljetuksia, jollaisten varassa kaupan tavarakuljetukset merkittävässä määrin tapahtuvat.

Pitkäjänteiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun

Pitkäjänteinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on erityisesti logistiikasta keskeisesti riippuville yrityksille tärkeää. Liikenne ja logistiikka ovat oleellinen osa kaupan liiketoimintaa. Pitkäjänteinen kehittäminen luo varmuutta ja antaa mahdollisuuksia investointien ja liikennöinnin suunnitteluun.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään pitkän tähtäimen tavoitteet liikenteelle sekä rahoitus ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi. Suunnitelmaa päivitetään tarpeen mukaan hallituskausittain. Suunnitelman valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö ja se valmistellaan yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa.

Kaupan liitto pitää liikennejärjestelmäsuunnittelun säätämistä maantielaissa kannatettavana. Aikajänteen ulottamista 10-12 vuoden päähän pidämme erittäin kannatettavana. Samassa yhteydessä on varmistettava, että useiden hallituskausien ajalle ajoittuvat investoinnit todella voidaan toteuttaa suunnitellusti.

Alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista vastaavat maakunnat. Sitä voidaan tehdä myös laajempina kokonaisuuksina yhteistyöalueina.

Kaupan liitto katsoo, että Liikenneviraston tulee taata valtakunnallisen näkemyksen huomioiminen päätieverkon alueellisissa suunnitelmissa.

Kunnioittavasti

Kaupan Liitto

Juhani Pekkala

toimitusjohtaja

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Räisänen Matti
Kaupan liitto ry

Etelä-Karjalan liitto

Lausunto

01.09.2017 102/03.00.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että hallituksen lakiesitysluonnoksen lähtökohtana on liikennehallinnon nykytilanteen säilyminen ja jopa sen vahvistuminen. Esityksen mukaan maakunnille säädettäisiin velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Yhteistyöalueiden enimmäismäärä perustuu nykyisten liikennehallinnosta vastaavien ELY-keskusten lukumäärään, mikä perustuu aiempien tiepiirien määrään, mikä puolestaan perustuu vuonna 1925 perustetun Tie- ja vesirakennushallituksen piirien määrään. Luonnoksessa esitettyihin sopimuskriteereihin perustuvat yhteistyöalueet ja niiden enimmäismäärän rajaaminen estävät tienpidon uudelleen järjestäytymisen muuten kuin vuodelta 1925 periytyvän piirijaon mukaisesti.

Maakuntauudistuksen periaatteisiin sisältyy maakuntien itsehallinnon ja itsenäisen päätäntävallan kunnioittaminen mahdollisimman laajasti. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että maakunnan liikenneviranomainen on maakunta (vrt. Kalastuslain 19 §, johon on kirjattu viranomaisten työnjako kalastusasioiden hoidossa). Liikenteen ja tienpidon tehtävissä on paljon kriittisiä tehtäviä, jotka on tehtävä maakunnassa maakunnan alueen liikenneolosuhteiden kannalta parhaan mahdollisen vaikutuksen varmistamiseksi.

Liikenne ja infra ovat maakunnan tehtävien ytimessä. Liikennejärjestelmää koskeva sääntely sekä maakunnissa ja valtion tasolla tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu liittyvät maakunnan muuhun suunnitteluun sekä valtakunnalliseen suunnitteluun, maankäytön suunnitteluun ja aluekehittämiseen. Aluekehittäjänä maakunnalla tulee olla vahva rooli oman alueensa tienpidossa ja suunnittelussa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että lakiesitykseen sisältyvä esitys valtakunnallisen runkoverkon määrittelystä ja runkoverkkoon liittyvät erityiset palvelutasovaatimukset ovat ristiriidassa

maantieverkon valtakunnallista yhtenäisyyttä koskevan tavoitteen kanssa, ellei runkoverkko ulotu koko maan alueelle.

Maakunnan tulee pystyä vaikuttamaan alueensa tieverkon palvelutasomäärittelyyn. Jos valtio määrittelee maanteiden palvelutarpeet ja runkoverkon ottamatta huomioon maakuntien näkökulmaa, voi valtio asettaa omilla ratkaisuillaan eri maakunnissa sijaitsevat yritykset keskenään eriarvoiseen asemaan. Saavutettavuus on merkittävä kilpailukykytekijä ja sen vuoksi on tärkeää, että runkoverkon määrittelyssä huomioidaan myös maakuntien näkökulma. Maanteiden luokitteluvalta ei voi olla ainoastaan valtiolla, vaan maakunnilla pitää olla aloiteoikeus alueensa tiestön luokitteluun. Lisäksi nykyistä luokittelua tulisi yksinkertaistaa: tiet tulisi luokitella vain valtakunnallisiin, alueellisiin, paikallisiin ja yksityisteihin.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Etelä-Karjalan liitto pitää erittäin hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelun asemaa vahvistetaan lainsäädännöllä. Erityisen hyvää on valtakunnalliseen suunnitelmaan kuuluva 10–12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma, joka mahdollisesti tuo pitkäjänteisyyttä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Lakiesitysluonnoksessa esitettyä järjestelmää on kuitenkin tarpeen yksinkertaistaa ja selkeyttää siten, että maankunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytetään rahoitus- ja toimenpideohjelma vastaavalla tavalla kuin valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Maakunnallinen rahoitus- ja toimenpideohjelma perustuisi valtakunnallisessa rahoitus- ja toimenpideohjelmassa esitettyihin linjauksiin. Ohjelman perusteella laadittaisiin nelivuotinen tienpidon sopimus maakunnan sekä liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Menettelytapa vahvistaisi sekä valtion että maakuntahallinnon yhteistä sitoutumista liikenneverkon pitkäjänteiseen kehittämiseen. Maakunnallisen rahoitus- ja toimenpideohjelman toteutumista sekä tulevan vuoden rahoitustarpeita tarkastettaisiin vuosittain tienpitäjän ja maakunnan välisissä kehittämiskeskusteluissa. Keskustelussa olisi mahdollista arvioida yleiskatteellisella rahoituksella toteutunutta seutu- ja yhdysteiden tienpitoa sekä erillisrahoituksella toteutunutta valta- ja kantateiden tienpitoa sekä tulevan vuoden rahoitustarvetta. Keskustelujen tuloksena tarkistettaisiin tienpidon sopimusta seuraavien vuosien osalta. Sisällöltään tienpidon sopimus voisi vastata lakiesitysluonnoksessa esitettyä.

Lakiesitysluonnos ei sisällä kunnissa ja kaupungeissa tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua. Valtaosa liikennesuoritteesta tapahtuu kuitenkin kaupunkiseuduilla ja sen vuoksi kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelu tulisi kytkeä lainsäädännöllä kiinteäksi osaksi maakunnallista ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Esityksen mukaan maakunnille säädettäisiin velvoite hoitaa tienpidon tehtävät yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Etelä-Karjalan liitto toteaa, että maakunnat eivät voi olla alisteisessa asemassa toisiinsa nähden, vaan kaikkien maakuntien tulee olla liikenneviranomaisia omalla alueellaan. Tämän vuoksi laista pitää poistaa kokonaan

vastuumaakunta-käsite. Sen sijaan maakunnille tulee antaa vapaus sopia keskenään yhteistyöalueista ja maakuntien välisestä yhteistyöstä. Maakuntien yhteistyö pitää jättää aidosti maakuntien keskenään sovittavaksi asiaksi. Yhteistyöalueiden tulee olla myös joustavia, koska liikennejärjestelmän eri osilla, vesi-, tie- ja raideliikenteessä, luontaiset yhteistyöalueet voivat olla erilaisia.

Valtion kontrollointi päätieverkon tienpitoon ja rahoitukseen on perusteltua, mikäli sillä voidaan turvata päätieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys. Päätieverkko ei ole kuitenkaan nykyisinkään valtakunnallisesti yhtenäinen: esimerkiksi valtatiet eri puolella Suomea poikkeavat hyvinkin paljon toisistaan muun muassa kunnon perusteella. Mikäli halutaan varmistaa päätieverkon yhtenäisyys, pitää maakunnille antaa enemmän määräysvaltaa omalla alueellaan sekä mahdollisuus tehdä yhteistyötä eri toimintojen kannalta luontevien yhteistyömaakuntien kanssa.

Maakunnilla on nykymuodossaan vahvat perinteet ylimaakunnallisesta yhteistyöstä, sen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä sekä käytettävien resurssien hallinnasta, joten laissa tulisi mahdollistaa myös uudenlaiset yhteistyömallit, eikä pakottaa maakuntia toimimaan nykyisellä yhdeksään liikenneasioita hoitavaan ELY-keskukseen perustuvalla mallilla.

Lakiesitysluonnoksessa esitetyllä erillisrahoituksen mallilla maakuntien ongelmaksi muodostuu se, että niiden vastuulla on alueensa tienpito, mutta rahoitusta ja sen kohdentamista koskeva päätöksenteko on muualla. Maakuntien kannalta ovat erityisen merkittäviä alueen sisäiset liikenneyhteydet ja niiden yhtenäinen palvelutaso. Nykyisessä toimintamallissa saattavat kunnossapidon urakkarajat muodostaa jopa samalla yhteysvälillä merkittäviä palvelutasovaihteluja erityisesti talvikunnossapidon osalta.

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että maakunta voi käyttää alueensa tienpitoon myös muuta rahoitusta kuin valtion osoittamaa erillisrahoitusta. Maakuntalain mukaisen aluekehitystehtävän nimissä 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.

Lakiesitysluonnoksessa on esitetty tienpidon rahoituspäätösten ja järjestämisen suhteen kohtuuttoman vahvaa roolia Liikennevirastolle ja tienpidon yhteistyöalueille. Tienpidon rahoitusta koskevista raameista tulee sopia liikenne- ja viestintäministeriön sekä kunkin maakunnan kesken. Liikenneviraston ja maakuntien tehtävänä tulee olla näiden sopimusten toteuttaminen ja seuranta.

Maakuntien tehtäväkokonaisuuksiin liittyvien erilaisten tehtävien keskittämisten tulisi olla jatkossa maakuntien keskinäisen sopimuksen piirissä. Tällöin on kyseessä laajempi tarkastelunäkökulma kuin pelkästään yksi yksittäinen tehtäväkokonaisuus ja tästä syystä on mahdollista saada nykyistä

keskittämistä tehokkaampi koordinointi ja kustannustehokkuus. Myös maakuntauudistuksen lähtökohdista on tarkoituksenmukaista pitää valtion ja maakuntien väliin jäävät rakenteet mahdollisimman vähäisinä ja ainoastaan maakuntien keskinäiseen sopimiseen perustuvina.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Etelä-Karjalan liitto korostaa, että maakuntauudistuksen periaatteisiin sisältyy maakuntien itsehallinnon ja itsenäisen päätäntävallan kunnioittaminen mahdollisimman laajasti. Maakunnalla tulee olla mahdollisuus tehdä aloitteita alueensa tiestön yleis- ja tiesuunnitelmista.

Maakuntien ja valtion välistä yhteistyötä tulee selkeyttää siten, että maakunta sopii liikenne- ja viestintäministeriön kanssa keskipitkän ja pitkän ajan liikennestrategioista sekä rahoitussuunnitelmista. Vuosittainen suunnitelman ja rahoituksen tarkistaminen tapahtuisi maakunnan ja tienpitäjän välisissä neuvotteluissa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Siirtymäsäännökset on laadittu sillä aikataululla, että maakuntauudistus toteutuu 1.1.2019. Maakuntauudistus tulee voimaan 1.1.2020, joten Etelä-Karjalan liiton mielestä siirtymäsäännökset tulee kirjoittaa uusiksi uusi aikataulu huomioiden.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

7 luvun 99 § kohdassa sanotaan: "Liikennevirasto tienpitäjänä toimisi maanteiden tienpitäjänä, joka vastaisi maantieverkosta. Vastaaminen tarkoittaisi myös maantieverkon laajuudesta määräämistä sitä lisäämällä tai sitä supistamalla. Tämän vuoksi ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista. Liikenneviraston itsenäistä vastuuta maantieverkosta ja suunnitelmapäätösten tekemisessä korostettaisiin poistamalla viraston velvollisuus siirtää suunnitelmaratkaisu liikenne- ja viestintäministeriölle, milloin kunta, maakunta tai Valtion lupa- ja valvontavirasto olisi Liikenneviraston kanssa eri mieltä suunnitelman olennaisista kohdista. Maakunnalla tarkoitettaisiin tässä muita maakuntia kuin suunnitelman valmistellutta tienpidon yhteistyöaluetta."

Etelä-Karjalan liitto toteaa, että maakunnan tulee pystyä vaikuttamaan alueensa maantieverkon laajuuteen. Jos valtio määrittelee maanteiden laajuuden ottamatta huomioon maakuntien näkökulmaa, voi valtio asettaa omilla ratkaisuillaan eri maakunnat ja niissä sijaitsevat yritykset keskenään eriarvoiseen asemaan. Saavutettavuus on merkittävä kilpailukykytekijä ja sen vuoksi on tärkeää, että maantieverkon laajuuden määrittelyssä huomioidaan myös maakuntien näkökulma. Maantieverkon laajuuden määrittelyvalta ei voi olla ainoastaan valtiolla, vaan maakunnilla pitää olla oikeus vaikuttaa alueensa maantieverkon laajuuteen.

**Muut huomiot**

Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että maakunta voi määritellä lähtökohtaisesti itse palvelujen tarpeen, määrän ja laadun sekä niiden tuottamistavan. Lähivuosina liikennealalla tapahtuu paljon muutoksia, jotka muuttavat liikenteen toimintakenttää ja maakuntien roolia siinä. Muun muassa sote-kuljetusten ja joukkoliikenteen järjestäminen vaativat resursseja ja osaamista. Liikenneosaamista ei voi keskittää yhteistyöalueille, vaan on tärkeää varmistaa riittävä

liikenneosaaminen maakunnissa. Maakunnat voivat käyttää myös yhteisiä henkilöresursseja, mutta yhteistyön tulee perustua vapaaehtoisuuteen.

Liikenteen ja tienpidon tehtävissä on paljon kriittisiä tehtäviä, jotka on tehtävä maakunnassa maakunnan alueen liikenneolosuhteiden kannalta parhaan mahdollisen vaikutuksen varmistamiseksi. Valtakunnallinen näkökulma ei aina ole maakunnan kannalta paras näkökulma, koska valtio priorisoi eri alueilla olevia toimintoja ja kohdistaa toimenpiteet sen mukaan (esimerkiksi raja-asemien liikenneyhteyksien kehittäminen ja TEN-T ydinverkon laajuus). Valtio tarkastelee asioita sektoreittain, mutta maakunta tarkastelee asioita laajemmasta näkökulmasta varmistaakseen maakunnan kaikkien toimintojen kannalta parhaan lopputuloksen.

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lausunto hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta.pdf

Tynkkynen Sonja
Etelä-Karjalan liitto

Riitta Laatikainen

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain olisi tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019.

Liikenne- ja viestintäministeriön 25.4.2017 tekemällä asettamispäätöksellä (LVM/891/03/2017) käynnistettiin liikennehallinnon virastouudistus (LIIVI-hanke), jossa valmistellaan hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Liikenne- ja X-virastoista ja niihin liittyväksi lainsäädännöksi sekä asetuksiksi. Liikennehallinnon virastouudistus tulisi asettamispäätöksen mukaan voimaan 1.1.2019.

Maakuntauudistuksen yhteydessä annettavassa hallituksen esitysluonnoksessa laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä on viranomaistehtäviä ja -vastuita koskevia säännöksiä, jotka tulevat mahdollisesti muuttumaan liikennehallinnon virastouudistushankkeessa. Hallituksen esitysluonnoksen sivuilla 21 ja 39 on aikataulusyihin vedoten perusteltu, että liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain hallituksen esitysluonnoksen valmistelussa ei ole huomioitu virastouudistuksesta aiheutuvia muutostarpeita. Trafi katsoo, että virastouudistuksesta aiheutuvat muutokset on huomioitava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain jatkovalmistelussa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Trafi kannattaa sitä, että maantielauttoja koskevaa 6 §:ää muutetaan. Trafi ehdottaa, että esitetyn 6 §:n 2 momentin kolmanteen lauseeseen lisätään ennen sanoja ”yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä” sanat ”kansainvälisistä säännöistä”. Trafi esittää, että 6 §:ää koskevien yksityiskohtaisten perusteluiden sivulla 43 olevan toisen kappaleen toista ja kolmatta lausetta täsmennetään seuraavasti: ”Lause ei ole enää tarpeen. Lautta-aluksiin, jotka ovat ro-ro-matkustaja-aluksia, sovelletaan tosin edelleen merilain (674/1994) säännöksiä, mutta lautta-aluksille ei aseteta enää teknisiä vaatimuksia merilain nojalla. Niille asetetaan nykyisin teknisiä vaatimuksia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa ja useissa sen nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä ja miehitysvaatimuksia laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetussa laissa (1687/2009) ja sen nojalla aluksen miehityksestä ja

laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (166/2013).” Trafi esittää, että sivulla 43 olevaa neljättä kappaletta täsmennetään siten, että sen toiseksi viimeisessä lauseessa viitataan ”Trafin katsastusmääräyksen” sijaan ”Liikenteen turvallisuusviraston alusten katsastuksista antamaan määräykseen”. Trafi ehdottaa, että samalla sivulla olevaa viidettä kappaletta muutetaan siten, että siitä poistetaan seuraava lause: ”Momentti siirrettäisiin nykyisen 2 momentin paikalle”, tai vaihtoehtoisesti 6 §:ssä vaihdetaan 2 ja 3 momentin paikkaa.

Trafi esittää, että maantielautoista annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta (20/2006) muutetaan Trafin liikenne- ja viestintäministeriöön erikseen esittämän, asetuksen 4 ja 5 §:n muuttamista koskevan ehdotuksen mukaisesti. Trafi täydentää ehdotusta 5 §:n 2 momentin muuttamiseksi siten, että 5 §:n 2 momentin ensimmäinen lause kuuluisi seuraavasti: ”Lossin kuljettajan on osoitettava lauttaliikenteen palvelujen tuottajalle lääkärintodistuksella, että hän kykenee erottamaan meriteiden sääntöjen ja sisävesisääntöjen mukaiset alusten yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi säädetyt merkkivalot ja -kuviot sekä äänimerkit.” Kyseistä asetusta on muutettava siten, että muutokset tulevat voimaan samaan aikaan kuin laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä tulee voimaan, koska liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain 6 §:ssä luovuttaisiin lossin kuljettajalta vaadittavasta todistuksesta, josta säädetään myös asetuksen 5 §:ssä.

Lisäksi Trafi huomauttaa, että lossin kuljettajan radiopätevyydestä, josta säädetään kyseisen asetuksen 5 §:ssä, säädetään nykyisin myös aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetun valtioneuvoston asetuksen 10 §:ssä ja säädettäisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II-vaiheeseen liittyvän hallituksen esitysluonnoksen mukaan liikenteen palveluista annetun lain II osan 10 luvussa, jonka 1 §:n mukaan lossissa työskentelevään laivaväkeen sovellettaisiin kyseisessä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä säädettyjä radiohenkilökuntaa koskevia pätevyysvaatimuksia.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennehallinnon virastouudistuksesta voi aiheutua valtion virastoja koskevia muutoksia esimerkiksi 15 c §:ään ja 15 f §:ään.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Liikennehallinnon virastouudistuksesta voi aiheutua valtion virastoja koskevia muutoksia 15 l §:ään esimerkiksi määräyksenantovaltuuden osalta. Trafi esittää, että selvitetään, onko määräyksenantovaltuus tarpeen tai voisiko norminantoa keventää norminpurkutavoitteen mukaisesti. Tässä yhteydessä on huomioitava, että tieliikennelakia ja eräitä siihen liittyviä lakeja koskevan hallituksen esitysluonnoksen 70 §:ssä annettaisiin Trafille oikeus antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta; tällainen määräyksenantovaltuus on tällä hetkellä Liikennevirastolla tieliikennelain (267/1981) 50 §:n 3 momentin nojalla.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Liikennehallinnon virastouudistuksesta voi aiheutua valtion virastoja koskevia muutoksia 15 t §:ään esimerkiksi määräyksenantovaltuuden osalta. Trafi esittää, että selvitetään, onko

määräyksenantovaltuus tarpeen tai voisiko norminantoa keventää norminpurkutavoitteen mukaisesti.

Hallituksen esitysluonnoksen 15 t ja 15 u §:ssä viitataan vilkasliikenteiseen seututiehen. Hallituksen esitysluonnoksen 4 §:ään, 13 a §:ään ja muihinkaan pykäliin ei kuitenkaan sisälly vilkasliikenteisen seututien määritelmää. Hallituksen esitysluonnoksen 15 t ja 15 u §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa sivuilla 59 ja 60 viitataan vilkasliikenteisten seututeiden liikenteelliseen ja ylimaakunnalliseen merkitykseen, mutta 13 a §:n 3 momentin mukaan seututeillä olisi oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso. Trafi katsoo, että vilkasliikenteinen seututie tulisi määritellä 4 §:ssä ja sen palvelutaso tulisi määritellä 13 a §:ssä.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Hallituksen esitysluonnoksen 121–123 §:n mukaan muun muassa maanteiden kunnossapidon sopimukset siirrettäisiin valtiolta (ELY-keskuksilta) maakunnille. Hallituksen esitysluonnoksen 127 §:n 2 momenttia koskevien yksityiskohtaisten perustelujen mukaan sopimusosapuolilla olisi oikeus ilmoittaa sopimuksen irtisanomisesta 31.8.2018 mennessä, jolloin sopimus päättyisi 31.12.2018.

Trafi lausuu, että maanteiden kunnossapidon sopimuksien siirtämisen yhteydessä sopimusosapuolille ei tule antaa laissa mahdollisuutta sopimuksen 127 §:n 2 momentin mukaiseen irtisanomiseen. Jos sopimuksia ei kuitenkaan ole mahdollista siirtää maakunnille ilman sopimusosapuolten irtisanomisoikeutta, siirtymäsäännöksissä on annettava riittävän pitkä aika (esimerkiksi 9–10 kuukautta) mahdollisesti irtisanottavien alueurakoiden sopimusten uudelleenkilpailuttamiselle. Lisäksi mahdollisen sopimusten päättymisen on tapahduttava 1.10., jolloin alkaa talvihoitokausi, ja joka on normaali alueurakkasopimusten päättymis- ja alkamisajankohta.

Tiestön hoidon alueurakkasopimusten päättyminen 31.12.2018 vaarantaisi turvallisen liikkumisen maantieverkolla niillä alueilla, joilla sopimuksia irtisanottaisiin, koska hoidon alueurakkasopimuksiin kuuluu koko alueurakan kattavan maantieverkon talvihoito, johon sisältyvät lumenauraus- ja liukkaudentorjuntatoimenpiteet. Sopimusten irtisanominen viimeistään 31.8.2018 tarkoittaisi, että aikaa uusien hoidon alueurakkasopimusten aikaansaamiseksi olisi vain neljä kuukautta. Sopimusten päättyminen kesken talvihoitokauden heikentäisi mahdollisuuksia uusien sopimusten kilpailuttamiseen: kesken talvihoitokauden olisi vaikeaa saada aikaan tilaajan kannalta kustannustehokasta hintakilpailua, koska muiden kuin sopimuksen irtisanovan urakoitsijan osalta talvihoitokalusto olisi jo sidottu käynnissä oleviin urakoihin. Julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetussa laissa (1397/2016) asetetaan määräajat urakoiden kilpailuttamisille ja sopimusten solmimisille, ja neljä kuukautta on erittäin lyhyt aika tiestön hoidon alueurakoiden kilpailuttamiselle. Jos kilpailutettavalle urakalle ei löydy tarjoajia tai tarjoukset eivät ole tarjouspyynnön mukaisia, ei tarjousten hylkäämiselle ja uudelleenkilpailuttamiselle ole enää ajallisesti mahdollisuutta.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto hallituksen esitysluonnoksesta laiksi maantielain muuttamisesta.pdf

Laatikainen Riitta

Vantaan kaupunki/sihteeristö

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lausunto liitteenä

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lausunto LVM KH 28.8.2017.docx

Isotalus Birgit
Vantaan kaupunki/sihteeristö

Metsäteollisuus ry

Lausunto

01.09.2017 63/17/L/A

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lakiesityksen yleistavoitteet, kuten toimivien edellytysten luominen liikennejärjestelmän kehittämiselle ja liikenneverkon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen, ovat kannatettavia.

Metsäteollisuus pitää esitystä laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä yleisesti hyvin ja asiantuntevasti laadittuna. Lakiesityksestä näkyy sen perusteluissakin mainittu valmistelun aikainen tiivis yhteistyö Liikenneviraston ja ELY-keskusten Liikenne- ja infra -vastuualueiden kanssa. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan esityksessä on pyritty säilyttämään viranomaisyhteistyön osalta mahdollisimman paljon toimintamalleja, joita tienpidossa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa nykyisin hyödynnetään.

Metsäteollisuus tukee vahvasti maanteiden säilyttämistä valtion omistuksessa ja lakiesityksen ehdotuksia Liikenneviraston keskeisestä roolista tienpitäjänä rahoituksen ja tienpidon ohjauksessa. Kannatettavaa on myös Liikenneviraston vahvan roolin säilyttäminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja keskeisenä toimijana maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Lakiesityksessä on tuotu hyvin esiin viranomaisten välisen ja eri sidosryhmien kanssa käytävän vuoropuhelun merkitys sekä tienpidon että liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta.

Ehdotus 10-12 vuotisen rahoitus- ja toimenpideohjelman laatimisesta osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua on erittäin myönteistä ja tuo suunnitteluun ja rahoituksen suuntaamiseen pitkäjänteisyyttä.

Maakuntauudistuksen toteutuessa ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tienpidon organisoituessa esitetyn mukaisesti suuri haaste on metsäteollisuuden näkemyksen mukaan jo ennestään niukkojen osaamisresurssien riittävyys sekä valtakunnan että aluetasolla. Tämä koskee sekä tienpitoa että liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä, että tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tuleva johtamismalli on selkeä ja eri tahojen yhteistyö toimii käytännössä. Oleellista on varmistaa tehokas päätöksenteko, hankkeiden ja kunnossapitokohteiden priorisointi ja rahoituksen tehokas

kohdentaminen. Tämän tavoitteen saavuttamista tukisi keskeisesti se, että henkilöt olisivat maakunnissa osana Liikenneviraston organisaatiota.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maanteiden merkitys osana liikennejärjestelmää ja niiden rooli valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteiden edistämisessä on tuotu esityksessä hyvin esiin. Lain soveltamisalan laajentaminen koskemaan maanteiden sijaan koko liikennejärjestelmää on perusteltua.

Lakiesityksen 11§:n mukaan tienpitäjänä Liikennevirasto vastaisi maantieverkon omistajan tehtävistä ja tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto sopisi tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä sekä siirtäisi ao. tehtävien hoitamisen kannalta tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle. Tienpidon yhteistyöalue organisoisi tienpidon toimialueellaan sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti. Merkittävissä hankkeissa toteuttamisesta sekä yleis- ja tiesuunnitelmien laatimisesta vastaisi kuitenkin Liikennevirasto. Lisäksi maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta (tienpidon yhteistyöalueella tehdyn valmistelun mukaisesti).

Metsäteollisuus tukee 11§:n esitystä, joka painottaa Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueiden roolia maakuntien tienpidossa.

13§ koskee maanteiden palvelutasoa ja runkoverkkoja. Tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti yhtenäinen, tasapuolinen ja asiakastarpeita vastaava palvelutaso liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla tieverkon osilla. Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä tavoitteena on yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso, ja runkoverkkoon kuulumattomalla valta- ja kantatieverkolla liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Seutu- ja yhdysteillä lähtökohtana on paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Metsäteollisuuden näkökulmasta tieverkon palvelutason osalta korostuu toimivien yhteyksien turvaaminen alemmalla tiestöllä eri puolilla Suomea. Vuodesta 2010 asti käytössä olleen palvelutasoajattelun tuominen lakiin on perusteltua. Tien tai tieverkon osan palvelutason määrittelyssä metsäteollisuus pitää raskaan liikenteen osalta tärkeänä arviointikriteerinä tien taloudellista merkitystä keskimääräisen vuorokausiliikenteen sijaan. Etenkin (seutu- ja yhdysteiden luokkaan kuuluvalla) alemmalla tieverkolla yksittäisen tien merkitys jopa osana vientikuljetusketjua on jopa valtakunnallisesti usein huomattavasti suurempi kuin tien kokonaisliikennemäärän perusteella voisi olettaa.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

15 c§:ssä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikennevirasto vastaisi valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta, sen olisi osallistuttava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun. Maakunnan liikenneviranomainen vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta, sekä suunnittelun yhteensovittamisesta

maakunnan muun suunnittelun ja valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa.

Metsäteollisuus pitää kannatettavana 15c §:n ehdotusta, joka vastaa periaatteiltaan valtakunnallisen ja alueellisten liikennesuunnitteluprosessien nykykäytäntöä, ja korostaa Liikenneviraston keskeistä roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa kokonaisuutena.

15 d§:ssä ehdotetaan 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelman sisällyttämistä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Ohjelma tarkistettaisiin hallituskausin alussa, tarvittaessa useamminkin. Yli hallituskausien menevän rahoitus- ja toimintaohjelman sisällyttäminen tuo rahoituksen suuntaamiseen pitkäjänteisyyttä ja on siten metsäteollisuuden näkemyksen mukaan erittäin kannatettava.

15 e§ koskee maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka tulisi laatia monivuotisena ja jonka vaikuttavuutta on arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa ja jota on tarvittaessa tarkennettava. Maakunta voisi laatia suunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa.

Lakiesityksessä eri maakuntien vastuuta ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien käynnistämisessä ja toteutuksessa ei ole määritelty, vaan on korostettu maakuntien valinnanvapautta. Yhtenäisten käytäntöjen varmistamiseksi valtakunnallisesti vastuunjaosta on ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta tarpeen säädellä tarkemmin.

Yleisesti metsäteollisuus pitää tärkeänä liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä valtakunnan että aluetasolla liittyvää vuoropuhelua elinkeinoelämän kanssa. Tätä on lakiesityksen perusteluissa tuotu kiitettävästi esille.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Pykälässä 15 i § esitetään, että maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Yhteistyösopimus määrittäisi tienpidon tehtävien organisoinnin ja yhteistyöalueiden maakuntien toimijoiden toimivallan ja vastuut. LVM ja Liikennevirasto voisivat lausua yhteistyösopimuksesta tai sen muuttamisesta ennen sopimuksen hyväksymistä.

Lakiesityksestä ei suoraan käy ilmi, millä perusteella yhteistyöalueet muodostettaisiin ja onko niiden tarkoitus perustua esimerkiksi nykyiseen ELY-keskusten liikenne- ja infravastuualueiden mukaiseen aluejakoon. Tätä on tarpeen täsmentää.

15 j § mahdollistaa valtioneuvostolle liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä tehdä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa silloin, kun maakunnat eivät pääse tästä neuvotteluissa sopuun. Esitys on kannatettava, mutta sitä on hyvä täsmentää maakuntien välisille neuvotteluille annettavan määräajan osalta.

Tienpidon rahoituksen, ohjauksen, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja sopimuksen osalta (pykälät 15 k § - 15 p §) esitetään, että tienpitäjänä Liikennevirasto kohdentaisi maakuntien järjestämisvastuulla oleva tienpidon rahoituksen jokaiselle maakunnalle. Rahoitus on tarkoitus jakaa maakunnittain tieverkon ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan tieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon rahoituksesta tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin

korjaustarpeisiin. Tienpitäjänä Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla ja informaatio-ohjauksella, ja voisi antaa mm. tien rakennetta, kunnossapitoa, rakentamista ja tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä koskevia teknisiä tai laadullisia määräyksiä.

Maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat esitetään laadittaviksi nelivuotisina, ne on tarkistettava vuosittain ja niiden on oltava linjassa tienpidon sopimusten kanssa. Suunnitelma on tarkoitus valmistella tienpidon yhteistyöalueella perustuen maakuntien välisiin yhteistyösopimuksiin. Myös tienpidon sopimukset olisivat nelivuotisia, ja niiden valmistelusta vastaavat Liikennevirasto ja tienpidon yhteistyöalue. Sopimus kattaisi mm. käytettävästä olevan rahoituksen ja sen suuntaamisen, tienpitoa koskevat tavoitteet ja toimintatavat, toimintaa ja taloutta koskevat tavoitteet ja raportoinnin. Lisäksi voitaisiin sopia Liikennevirastolle kuuluvien tehtävien hoidosta tienpidon yhteistyöalueilla.

Metsäteollisuus pitää erittäin kannatettavana Liikenneviraston keskeisen rooli säilyttämistä tienpidon rahoituksen kohdentamisessa ja tienpidon toteutuksen ohjauksessa. On hyvä, että Liikennevirastolla säilyy mahdollisuus tienpidon sopimusten lisäksi normiohjaukseen ja teknisten tai laadullisten määräysten antamiseen tienpidossa. Myös vaatimus maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmien yhteneväisyydestä tienpidon sopimusten kanssa on perusteltu.

Yksityistieavustusten osalta metsäteollisuus ehdottaa niiden jakamisen keskittämistä Liikennevirastoon maakuntien sijaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Maantien suunnitteluprosessin vaiheet ml. yleissuunnitelma, tiesuunnitelma ja hankearviointi ja tienpitäjän, tienpidon yhteistyöalueen ja muiden tahojen vastuu prosessissa on lakiesityksessä selkeästi kuvattu.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä lakiesityksen 27 §:n edellyttämää, tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen laajaa vuoropuhelua eri viranomaistahojen ja sidosryhmien kanssa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Maakuntauudistuksen yhteydessä 116 §:ssä todetaan ELY-keskusten liikenne- ja infravastuualueiden henkilöstön siirtyvän maakuntiin, keskitettyjen tehtävien osalta myös Liikennevirastoon. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan henkilöstö tulee siirtää kokonaisuudessaan osaksi Liikenneviraston organisaatiota.

Yleisesti metsäteollisuus pitää uudistuksessa riskinä osaavien tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun henkilöresurssien riittävyyttä sekä valtakunnallisella tasolla, tienpidon yhteistyöalueilla että maakuntien tasolla jatkossa. Vastuiden hajauttaminen lisää viranomaisten henkilöstöresurssien tarvetta sektorilla, jolla jo nyt on pulaa osaajista.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Luvun 3 pykälässä 38 on ehdotus yksityistieliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapidon siirtämisestä maantien kunnossapitäjän vastuulle. Liikennevirasto tai tienpidon yhteistyöalue vastaisi ao. liittymien rumpujen kunnossapidosta, mikä parantaisi maanteiden kuivatuksen toimivuutta ja vähentää rakenteiden vaurioitumista routimisen ja tien kannattavuuden heikkenemisen myötä. Metsäteollisuus kannattaa ehdotusta.

Metsäteollisuudella ei ole kommentteja lukuihin 4 Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset, lukuun 5 Alueiden hankkiminen ja korvaukset, lukuun 6 Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen eikä lukuun 7 Erinäiset säännökset.

**Muut huomiot**

Ei kommentoitavaa.

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Laissa määriteltäisiin palvelutaso Liikenne- ja viestintäministeriön päättämälle valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille pääteille sekä muille maanteille. Runkoteillä pyrittäisiin turvaamaan yhtenäinen ja korkea palvelutaso erityisesti pitkämatkaiselle liikenteelle. Esitysluonnoksessa on nimenomaisesti korostettu raskaan liikenteen tarpeita runkoverkon käyttäjänä. Ammattiliikenteelle tulisi tarjota turvallinen työympäristö liikenteessä sekä tasalaatuinen ja yhtäläinen kunnossapidon taso, jotka mahdollistaisivat liikkujille tasaisen ja turvallisen matkanopeuden. Palvelutasojen määrittely varmistaisi yhtenäiset valtakunnalliset käytännöt tienpidossa maakuntarajoista riippumatta. SKAL kannattaa esitettyjä linjauksia.

Haluamme korostaa, että tiestön talvihoidon tasoon on kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Talvihoidon on vastattava muuttuvien keliolosuhteiden edellyttämää tasoa ja tienhoidon puutteiden raportoinnin on oltava toimivaa. Talvihoidon laadun kohentuessa liikenneturvallisuuden lisäksi saavutetaan parannuksia myös kuljetusten taloudellisuudessa, laadussa ja työviihtyvyydessä. Myös ympäristöpäästöt vähenevät taloudellisemman ajamisen johdosta. Tienhoidon alueurakoiden kilpailutusten perusteella tehtäviin sopimuksiin on sisällytettävä laadunvalvontaa sanktioineen.

Katsomme, että esitysluonnoksessa mainittujen palvelutasojen varmistaminen edellyttää käytännössä erillisen valvontaviranomaisen olemassaoloa. Valvontaviranomaisella tulisi olla keinot puuttua tienhoidon puutteisiin käytännön tasolla asettamalla esimerkiksi uhkasakon palvelutason jäädessä vaadittua alhaisemmalle tasolle. Tässä voitaisiin ottaa mallia esimerkiksi sosiaali- ja terveysalalta, jossa Valvira valvoo hoitotakuun toteutumista uhkasakkojen avulla.

**Huomionne lain uuteen  1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Tieverkon omistajuus ja tienpitäjän vastuu säilyisivät valtiolla ja maakunnat sopisivat niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa tienpidon yhteistyöalueilla Liikenneviraston ohjauksessa. SKAL kannattaa esitettyä tienpidon mallia. Toteamme kuitenkin, että esitysluonnoksessa esitetyn enintään 9 yhteistyöalueen sijasta ko. alueita tulisi olla huomattavasti vähemmän, jotta henkilöresurssien ja osaamisen riittävyys voidaan varmistaa.

Valtio vastaisi edelleen tienpidon kustannuksista Liikenneviraston toimiessa asiassa vastuuviranomaisena. Rahoitus kohdennettaisiin 18 maakunnalle. Pidämme hyvänä rajauksena sitä, että alueellisen tienpidon rahoitus järjestettäisiin erillisrahoituksena, jolloin palvelutason yhteneväisyys perustienpidossa säilyisi. Olennaista on, että esitetty tienpidon rahoitus- ja ohjausmalli toimivat myös käytännössä eivätkä uudistukset johda ainakaan väyläverkon kunnon heikkenemiseen.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Maanteiden kunnossapitoon liittyen (luku 3), ks. huomiot lain 1 luvun osalta.

Kannatamme muutosehdotusta, jonka mukaan yksityisteiden rumpujen kunnossapitovastuu siirtyisi valtiolle

**Muut huomiot**

Pidämme lisäksi hyvänä kehityssuuntana sitä, että liikenteen automaation ja uusien palveluiden kehityksen tukeminen nähdään esitysluonnoksessa tärkeänä huomioida maanteiden tienpitoa koskevissa säädöksissä.

Hammarén Hanna-Liisa
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Mari Sinn

Lausunto

01.09.2017 M125/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Koko esityksen tulisi yleisen tavoiteasettelun osalta olla kunnianhimoisempi. Tavoitteisiin tulisi sisällyttää liikennejärjestelmätyön ja tiesuunnittelun merkitys osana yhteiskunnan monialaisen toimintakentän kestävää kehittämistä. Suunnittelun laadullisten tavoitteiden tulisi näkyä laissa, sillä liikenneympäristön merkitys ja vaikutukset ihmiseen, luontoon, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön (kaupunki- ja taajamakuvaan) ovat pääsääntöisesti muuta rakentamista suuremmat.

Suuri osa rakennetusta ympäristöstä on liikenneympäristöä ja suuri osa ihmisten ympäristökokemuksista on liikenneympäristön muovaamaa. Tiemaisema on keskeinen osa suomalaista kulttuurimaisemaa. Lakiesitys ei lainkaan sisällä em. tarkastelunäkökulmaa ja siitä johdettuja liikenneympäristön ja sen suunnittelun laatutavoitetta. Tavoitteisto liikennejärjestelmän ja -verkon roolille aluekehityksen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten luojana on myös jäänyt varsin ohueksi. Vrt. (MRL 1 §, MRL 5 §)

Lakiesitys valtakunnallisesta ja maakunnallisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista on kannatettava; pitkän aikavälin valtakunnallinen suunnitelma ja palvelutasomäärittely tukevat nykyistä paremmin tasalaatuisen valtakunnallisen liikenneverkon kehittymistä. Lakiesityksessä puhutaan paljon maanteiden palvelutasosta. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulisi huomioida kuitenkin kaikki liikennemuodot – ja luoda palvelutasotavoitteet myös muille valtakunnallisille liikennemuodoille, etenkin rataverkolle sekä pitkämatkaiselle joukkoliikenteelle. Liikenneviraston rooli maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa olisi näin pitää huolta siitä, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteelliset palvelutasot kaikkien liikennemuotojen osalta huomioitaisiin.

Käytäntö on osoittanut, että eniten liikennejärjestelmän haasteita ja kehittämistarpeita on suurilla kaupunkiseuduilla, kuten Turun kaupunkiseudulla. Suurimmilla kaupunkiseuduilla on myös parhaimmat edellytykset vastata kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitteisiin. Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä jättää kuitenkin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun tietoisesti lain ulkopuolelle. Seudullisen jatkuvan liikennejärjestelmätyön organisointi jää siten edelleen vapaaehtoisuuden ja kuntien yhteistyöhalukkuuden varaan. Asian tärkeys tulisi tunnistaa ja nähdä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyö osana skaalautuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä samalla liian useita päällekkäisiä suunnittelutasoja välttäen.

Laissa olisi hyvä tuoda esille, että liikennejärjestelmätyön tulee Liikennevirastossa sekä maakunnissa olla jatkuvaa ja resursseja sekä työtä tulee tarvittaessa kohdentaa alueille, joissa haasteet ovat merkittävät ja joissa mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen päästöihin ja toimivuuteen ovat suurimmat.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Lain tarkoituksen tulisi olla kunnianhimoisempi huomioimalla kokonaisuus, jossa liikenneympäristö toimii. Vrt. kohta Yleiset huomiot esityksestä.

Laki liikennejärjestelmäsuunnitelmasta osana maantielakia on osin harhaanjohtava, sillä liikennejärjestelmäsuunnitelma on monen eri liikennemuodon ja -palvelun kokonaisuus, johon maankäytön kehitys ja suunnittelu erityisesti vaikuttavat. Lakiesityksessä korostuu liikaa maantieliikenteen rooli. Tämä näkyy esimerkiksi kohdassa 1 § Lain tarkoitus. Maantiet mainitaan osana lain tarkoitusta, mutta ei muuta liikenneverkkoa tai -palveluja.

Lakiesityksessä esitetään, että maantien käyttö on maksutonta (12 §). Maksullisuuden poissulkeminen lakiteitse estää mahdollisuuden käyttää yhtä liikenteen hallinnan keinoa tai kerätä rahoitusta liikenneinvestointeihin esimerkiksi satunnaisilta käyttäjäryhmiltä.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Tavoitteena lailla on todennäköisesti, että liikennejärjestelmää kehitetään käyttäjälähtöisesti (ei liikennejärjestelmäsuunnittelua). Toki myös suunnittelua menetelmineen täytyy kehittää (15b §).

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet (15 b §) tulisi olla kunnianhimoisemmat huomioimalla kokonaisuus, jossa liikenneympäristö toimii. Vrt. kohta Yleiset huomiot esityksestä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, sillä liikennejärjestelmä vaikuttaa merkittävästi valtakunnan, maakuntien ja kaupunkiseutujen alueidenkäyttöön (15 d §).

Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja -työn tulee olla monialaista ja jatkuvaa etenkin maankäytön suunnittelijoiden kanssa, ja liikennejärjestelmän suunnittelun tulisi olla yhä tiiviimpi osa maankäytön suunnittelua (15 e §).

Lakiesityksestä ei käy ilmi, mitä tietoa maakunnan tulee toimittaa tienpitäjälle (15 g §). Liikennevirasto hankkii nykyisin valtakunnallisesti keskitetysti tiedot maanteiden liikennemääristä ja kunnosta ja tämä käytäntö pitäisi säilyttää, kuten sivun 23 perusteella näyttäisi olevan tarkoituskin.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Ehdotuksen mukaan maakuntien järjestämisvastuulla olevan tienpidon rahoituksen kohdentumisesta 18 maakunnan välillä päätetään sopimuksella Liikenneviraston kanssa. Maakunnan liitto korostaa, että maakuntien itsehallinnon toteutuminen edellyttää, että maakunta toimii rahoituksesta sovittaessa todellisena neuvotteluosapuolena valtiolle.

Valtaosa koko perustienpidon rahoituksesta kohdennetaan tienpitoon käytännössä valtakunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus rahoituksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien vapaasti päätettäväksi. Maakunnille on annettava mahdollisuus käyttää yleiskatteellista rahoitusta alueelliseen tienpitoon näin halutessaan.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Maantien suunnittelun tavoitteet tulisi olla kunnianhimoisemmat huomioimalla kokonaisuus, jossa liikenneympäristö toimii. Vrt. kohta Yleiset huomiot esityksestä.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan lain maantielain muuttamisesta on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2019. Maakunnan liitto huomauttaa, että esityksen aikataulu on ristiriidassa maakunta- ja sote-uudistuksen voimaanpanon kanssa. Hallituksen 5.7.2017 tekemän päätöksen mukaan maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2020. Samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset, aluehallintovirastot ja maakuntien liitot. Koska hallituksen esitys on vahvasti sidoksissa maakuntalakiin, tulisi lakien valmistelun ja voimaanpanon kulkea käsi kädessä. ELY-keskusten henkilökuntaa ei ole mahdollista siirtää maakuntiin, ennen kuin uudet maakunnat aloittavat toimintansa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei huomioita.

**Muut huomiot**

Hallituksen esitysluonnoksesta ei käy ilmi, miten maakunnat keskenään sopivat tiettyjen maakuntien vapaaehtoisesti hoidettavaksi jäävien tehtävien jaosta. Valtion tämän vuoden talousarviossa saaristoliikenteelle on osoitettu 18,3 miljoonan euron määräraha. Määrärahasta kohdentuu Varsinais-Suomeen noin 90 %, loput Uudellemaalle sekä Kymenlaaksoon. Maakunnan liitto katsoo,

että koska saariston yhteisalusliikenne pääasiallisesti sijoittuu Varsinais-Suomeen, tulee Varsinais-Suomen maakunnan hoitaa jatkossa yhteisalusliikenne korvamerkityllä rahoituksella. Maakuntahallitus pitää erittäin tärkeänä, että saaristoliikenteen järjestäjällä taataan riittävät tilaajapuolen henkilöstöresurssit.

Lakiesitys asettaa maakunnallisille liikennejärjestelmäsuunnitelmille lisää painoarvoa, mikä lisää todennäköisesti myös resurssitarpeita. Tämä tulee huomioida valtion taholta resursseja suunniteltaessa.

Sinn Mari

Huoltovarmuuskeskus

Lausunto

01.09.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesitys on mielestämme hyvin valmisteltu. Huoltovarmuuskeskuksella ei ole siihen huomautettavaa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Liitteessä

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

LAUSUNTO_Maantielain muutos_31.8.2017.pdf

Kallioinen Päivi
Huoltovarmuuskeskus

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Lausunto

31.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

HE maantielain muuttamisesta

Maantielain muutoksella toteutetaan maakuntauudistuksen mukaisesti valtion tienpidon tehtävien siirto maakunnille. Valtio omistaa jatkossakin maantiet sekä vastaa niiden tienpidon kustannuksista. Maanteiden käyttö on maksutonta. Uusina asioina laissa määritellään maanteiden luokittelu palvelutasoon perustuen sekä lakia laajennetaan koskemaan valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Maakunnat ja alueellinen tienpito

Jatkossa alueellisesta tienpidosta vastaavat maakunnat valtion ohjauksessa. Maanteiden omistajuus, rahoittaminen ja tienpidon ohjaus säilyvät edelleen valtion tehtävinä.

Maakunnat ja valtiota edustava liikennevirasto tekevät vuosittain sopimuksen, jossa määritellään tarkemmin tienpidon tehtävien hoitaminen. Sopimuksissa liikennevirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset maakuntien muodostamien yhteistyöalueiden käyttöön. Osa perusväylänpidon rahoituksesta varattaisiin valtakunnallisiin tehtäviin ja ennakoimattomiin tarpeisiin.

Maakunnat voisivat muodostaa enintään yhdeksän yhteistyöaluetta alueellisen tienpidon tehtävien hoitamiseen. Nykyiset ELY-keskukset hoitavat tienpidon kilpailuttamiseen ja hankintaan liittyvät tehtävät neljällä yhteistyöalueella. Esityksessä todetaan, että rahoituksen kohdentaminen nykyistä useampiin hallinnollisiin yksiköihin voi johtaa kus-tannusten kasvuun. Aikaisemmalla toimintojen

keskittämisellä on saavutettu 20-25 prosentin tehostuminen sekä mahdollistettu vahva asiantuntemus. Uudistuksen riskinä nähdään kehityksen kääntyminen vastakkaiseen tehottomampaan suuntaan.

Esityksen mukaan vuoden 2019 perusväylänpidon rahoituskehys on 915 miljoonaa euroa, joka on 60 miljoonaa vähemmän kuin vuonna 2017. Tästä maakunnille tienpitoon kohdennettava rahoitus olisi 425 miljoonaa euroa, joka on nykyistä alempi ja johtaa tieverkon kunnon heikentymiseen.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että hallituksen esityksen mukaisesti on välttämätöntä säilyttää tieverkon omistajuus valtiolla ja varmistaa lakitasoisesti ohjaus- ja sopimusmenettelyt sellaisiksi, että tieverkon yhtenäisyys ja liikenneolosuhteiden ennakoitavuus säilyvät valtakunnallisesti. Pitkien tieyhteyksien yhtenäinen palvelutaso on tehokkaan yrityslogistiikan ja henkilöliikennepalveluiden järjestämisen edellytys. Maakuntakohtainen optimointi ja varojen kohdentaminen saattaisi johtaa erilaisiin liikenneolosuhteisiin, joista olisi haittaa liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle.

Uudistuksessa tulee varmistaa, etteivät hallinnolliset kustannukset kasva eikä saavutettuja tienpidon kustannustehokkuuksia menetetä ja siten kiihdytetä tiestön kunnon heikkenemistä. Liikenneväylien rahoitusta on lisätty kuluvalla hallituskaudella yhteensä noin 600 miljoonalla eurolla. Liikenneväylien kunnon heikentyminen on saatu pysäytettyä. Tulevalla hallituskaudella tätä lisärahoitusta on jatkettava ja varmistettava, että hallinnolliset uudistukset osaltaan parantavat tienpitoon käytettävien resurssien tehokkuutta.

Runkoverkkojen ja palvelutasojen määrittely

Liikenne keskittyy pääteiden runkoverkoille, jolloin niiltä edellytetään korkeampaa palvelutasoa. Runkoverkoilla on myös suurin raskaan liikenteen osuus. Esityksessä liikenne- ja viestintäministeriö velvoitettaisiin päättämään miltä osin päätiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkoille määriteltäisiin yhtenäinen ja korkea palvelutaso, josta hyötyisi erityisesti pitkämatkainen raskas liikenne ja henkilöliikenne. Muille pääteille ja maanteille palvelutaso määriteltäisiin asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen perus-teella.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kannattaa esitystä ja osallistuu mie-lellään runkoverkkojen ja muiden maanteiden kriteerien ja palveluta-sojen määrittelyyn.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikenneverkkojen kehittämisen pitkäjänteinen tarkastelu on erittäin tervetullut uudistus yritystoiminnan näkökulmasta. Yrityksille on hyödyllistä tietää millä periaatteilla ja linjauksilla liikenneväyliä kehitetään pitkällä aikavälillä ja sillä on merkitystä myös yritysten liikennöinnin suunnitteluun ja investointeihin. Liikenne ja logistiikka ovat oleellinen osa yritystoimintaa ja erityisen merkittävä kilpailutekijä ulkomaankaup-paa käyville yrityksille Suomen sijainnin ja ilmasto-olosuhteiden vuoksi.

Varsinkin palvelutasoa nostavat väyläinvestoinnit vaativat vuosikausien suunnittelua sekä useiden hallituskausien ajan rahoitusta, joten niiden tarkastelu on luonnollista ulottaa 10-12 vuoden aikajänteelle. Myös EU-rahoituksen hyödyntäminen voi tulla suunnitelmallisemmaksi samoin kuin niiden liikenneverkkojen palvelutasojen toteutta-minen, joista on säädetty EU-asetuksissa. Ulkomaankaupan reittien kehittäminen on yhteiseurooppalaista valmistelua ja siihen vaikuttaa naapurimaiden suunnitelmat ja hankkeet. Näiden tahdistaminen ja edistäminen ovat pitkäjänteisyyttä vaativia valtion tehtäviä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään pitkän tähtäimen tavoitteet liikenteelle sekä rahoitus ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi. Suunnitelmalla vahvistetaan liikenteen ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Suunnitelmaa päivitetään tarpeen mukaan hallituskausittain. Suunnitelman valmistelusta vastaa liiken-ne- ja viestintäministeriö ja se valmistellaan avoimessa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää esitettyä liikennejärjestelmä-suunnittelun säätämistä maantielaissa erittäin kannatettavana ja erityisesti sen aikajänteen ulottamista riittävän pitkälle 10-12 vuodelle. Elinkeinoelämä tarjoaa laajan yritys- ja toimialakentän näkemyksen valmistelun tueksi ja on valmis osallistumaan suunnitteluun.

Alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista vastaavat maakunnat ja ne voidaan tehdä myös laajempina kokonaisuuksina yhteistyöalueiden puitteissa. Liikennevirasto tuo maakunnalliseen liikennejärjes-telmäsuunnitelmaan ratojen ja vesiväylien näkökulman. Liikenneviraston tulee myös huolehtia päätieverkon valtakunnallisesta näkemyksestä alueellisissa suunnitelmissa. Maakunnallisten suunnitelmien laatiminen avoimesti ja alueen yritysten kanssa voi osaltaan parantaa koko liikennöinnin ja tienpidon tehokkuutta ja laatua.

Kunnioittavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Jouni Hakala

Johtaja

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Hakala Jouni
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto EK - Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

Yleinen Teollisuusliitto YTL ry

Lausunto

31.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Laki on valmisteltu varsin huolellisesti ja sidosryhmiä kuunnellen.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maanteiden luokittelu mm. runkoverkoiksi ja muiksi väyliksi on erittäin tervetullut ja elinkeinoelämän haluama jo vuosia. Palvelualueita koskevaa säännöstöä halutaan vielä täydentää.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Tähän on tullut todella kaivattu pitkäjänteisyys 10-12 vuotta, jota todella arvostetaan.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Olisi parempi, jos Liikennevirastolla olisi laajempi mahdollisuus kohdenta rahoitusta, eikä sitä annettaisi edes osaltaan maakuntien vastuulle.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Ei kommentoitavaa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Ei kommentoitavaa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Lausunnossa erikseen.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

170831 Maantielaki_Lausunto_1_LOP.pdf

170831 Muistio 28082017_Maantielaki ja palvelualueiden kehittäminen.pdf

170831 Liite_Pykäläluonnos palvelualueista.pdf

Orre Kyösti
Yleinen Teollisuusliitto YTL ry - YTL/Orre

Kymenlaakson liitto

Lausunto

31.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Kymenlaakson Liitto toteaa, että uusilla maakunnilla on merkittävä rooli tienpidon tehtävissä. Valtio omistaa tulevaisuudessakin maanteiden tieverkon. Tulevat maakunnat vastaavan mm. tienpidon järjestämisestä ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Lakiesitys perustuu pitkälti nykyiseen toimintamalliin. Lakiesitykseen on kirjattu toimintatavat erittäin yksityiskohtaisesti, mikä saattaa aiheuttaa byrokraattista kankeutta. Valtion ohjaus korostuu ja maakuntien toiminnasta säädetään laissa tarkasti.

Lakiehdotuksessa viitataan maakuntalakiin, joka ei ole vielä voimassa. Ehdotuksen mukaan laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä tulisi voimaan 1.1.2019. Kymenlaakson Liitto korostaa, että lausunnolla olevan lain voimaantulopäivämäärä ei voi olla ristiriitainen maakuntalain voimaantulon kanssa.

Kymenlaakson Liitto katsoo, että esitetty toimintamalli enintään yhdeksästä tienpidon yhteistyöalueesta on kannatettava ja tarkoituksenmukainen. Olemassa olevat resurssit ja tietotaito tulee säilyttää uudistuksessa eikä niitä tule hajauttaa pienempiin osiin.

Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Kymenlaakson Liitto pitää ongelmallisena, että laissa ei esitetä em. määrärahalle kattoa. Määrärahojen jaossa tulee varmistua, että perusväylänpidon rahoitus on turvattu ja suuruus ennakoitavissa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi maantielakia siten, että esityksellä toteutettaisiin maakuntalain 6 §:n 1 momentin 14 kohdassa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin lisäksi eräitä tehtäviä maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon.

Esityksessä maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat uudet säännökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännökset. Esitykseen sisältyvät myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tiepidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus- ja muista järjestelyistä.

Lakiesityksen mukaan jatkossa tienpitäjä olisi Liikennevirasto ja maakunta maakunnan liikenneviranomainen. Tienpitäjä vastaa maanteiden tieverkon omistajan tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Maakunnat sopivat niiden vastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä (9) tienpidon yhteistyöalueella. Tienpitäjä sopii tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä ja siirtää tehtävän hoitamiseksi tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle.

Tienpidon yhteistyöalue vastaa toimialueensa tienpidon järjestämisestä ym. sopimuksen mukaisesti. Tienpitäjä vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta sekä erityisestä syystä yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. Maakunta vastaa oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikenne- ja viestintäministeriö laati valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Suunnitelmaan tulee sisällyttää liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi. Rahoitus- ja toimenpideohjelma tarkastetaan hallituskausittain.

Maakunnan liikenneviranomainen vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnasta ja suunnitelman yhteensovittamisesta muun suunnittelun kanssa. Lakiehdotuksessa ei ole velvoitetta liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta yhteistyöalueittain vaan se voidaan laatia maakunnittain tai sovittaessa yhdessä. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista ja vaikuttavuutta tulee arvioida vähintään kerran valtuustokaudessa ja tarvittaessa on laadittava tarkistettu suunnitelma.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Maakunnat sopivat niiden vastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä (9) tienpidon yhteistyöalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuista sekä varmistettava tarkoituksenmukaisten tienpidon yhteistyöalueiden muodostuminen. Laissa varataan liikenne- ja viestintäministeriölle mahdollisuus puuttua yhteistyöalueiden muodostumiseen, mikäli tarkoituksenmukaisuus ei täyty. Mikäli maakunnat eivät pääse sopimukseen, valtioneuvosto tekee liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen siten, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Tienpitäjä kohdentaa rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekee rahoitusvaraukset tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tienpidon sopimuksen perusteella. Tienpitäjä varaa osan perusväylänpidon talousarviomäärärahasta kohdistettavaksi tiepidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Kymenlaakson Liitto pitää ongelmallisena, että laissa ei esitetä em. määrärahalle kattoa. Määrärahojen jaossa tulee varmistua, että perusväylänpidon rahoitus on turvattu ja suuruus ennakoitavissa.

Jokaiselle maakunnalle on laadittava nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon ja liikenteen suunnitelma. Suunnitelma valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti ja suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota suunnitelma koskee.

Tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalue valmistelevat tienpidon järjestämiseksi nelivuotisen tienpidon sopimuksen. Sopimus sisältää tienpidon yhteistyöalueen käyttöön tulevat rahoitusvaraukset ja voi sisältää jokaista yhteistyöalueen maakuntaa koskevan erillisen osan. Sopimusneuvottelut käydään vuosittain syksyllä. Sopimuksessa sovitaan ensimmäisen vuoden osalta täsmällisesti ja seuraavien vuosien osalta väljemmin. Sopimuksen allekirjoittavat tienpitäjä ja tienpidon yhteistyöalueen edustajat. Mikäli neuvotteluissa ei päästä sopimukseen, tekee valtioneuvosto liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä päätöksen tienpidon sopimuksella säädettävistä asioista.

Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet. Maakunnan liikenneviranomainen päättää suunnittelukohteista. Tienpidon yhteistyöalue vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin erityisestä syystä ottaa hoidettavakseen merkittävää hanketta koskevan suunnitelman.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Vuorinen Lotta
Kymenlaakson liitto

Silmäri Ulla
Kymenlaakson liitto

Julkisalan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry

Lausunto

30.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesityksessä toteutettaisiin maakuntalakiluonnoksessa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Lisäksi osa tehtävistä siirrettäisiin maakuntauudistuksen yhteydessä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Maantielain nimikettä ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Samalla laajennetaan soveltamisalaa kattamaan myös valtakunnallisen ja maakunnissa tapahtuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun. Lakiluonnos sisältää myös tienpitoon liittyviä uusia käsitteitä ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasomäärittelyt sekä tienpidon järjestämiseen liittyviä asioita, koskien maakuntien ja valtion yhteistyöhön liittyviä ohjaus-, sopimus- ja muita järjestelyjä.

Lausuntona huomioitava:

Lakiesitykseen vaikuttava muu lainsäädäntö ja organisaatiouudistukset ovat keskeneräisiä, lain valmistelua ja voimaanpanoa tulisi sen vuoksi siirtää.

Perustuslakivaliokunta edellytti SOTE uudistukseen liittyvään valinnanvapauslakiin ja muuhun lainsäädäntöön muutoksia kesäkuun lopussa antamassaan lausunnossa. Hallitus päätti kesälomien aikana (5.7.2017) jatkaa sote- ja maakuntauudista siten, että uudistus tulee voimaan vasta 1.1.2020 alkaen. Valinnanvapauslakiin liittyen hallitus antaa uuden hallituksen esityksen alkuvuodesta 2018. Käsittelyssä oleviin sote- järjestämis- ja maakuntalakeihin hallitus tekee Perustuslakivaliokunnan esittämät muutokset. Perustuslakivaliokunnan esityksen mukaisesti maakunta-, sote- ja valinnanvapauslait käsitellään eduskunnassa yhtäaikaisesti. Lakikokonaisuus on tarkoitus vahvistaa ja saada voimaan kesäkuussa 2018, jolloin myös Väliaikaishallinto aloittaa toimintansa. Valmisteluaikatauluun tehty muutos on merkittävä. Maakuntien toiminnan aloittamiseen on aikaa noin 2,5 vuotta.

Koska maantielain muuttamisessa keskeinen tekijä on voimaanpantava maakuntauudistus ja ELY-keskusten lakkaaminen, tulee esitetyn lakiluonnoksen voimaanpanon aikataulua myöhentää siten, että se voimaanpannaan samanaikaisesti maakuntauudistuksen kanssa. Samalla tulee huomioida, että lakiluonnoksessa mainittujen ELY-keskuksista Liikennevirastoon siirrettävien tehtävien aiempi siirtäminen ennen vuotta 2020 ei ole mahdollista organisatoristen ja tietoteknisten esteiden vuoksi. ELY-keskuksien L-vastuualueilla työskentelevien työntekijöiden kannalta toiminnan hajottaminen ennenaikaisesti ei ole kohtuullista. Heidän nykyisen organisaation osaamisen pirstaloituu ja jäljelle jäävien noin 325 HTV:n työmäärän lisääntyy ja yhteydet vaikeutuvat. Huomioitava on myös se, että vuonna 2019 ei ole vielä mahdollista toteuttaa maakuntalain mukaista yhteistyötä.

Liikkeenluovutus on henkilöstön kannalta riittämätön turva

Lausuttavana olevan lain sekä muiden liikenne- ja viestintäministeriön maakuntauudistukseen liittyvien säädösten mukaan siirtyvien tehtävien henkilöstövaikutukset jakautuvat arviolta niin, että maakuntiin siirtyisi 325 htv:tä ja Liikennevirastoon 88 htv:tä.

Liikkeenluovutuksella tarkoitetaan työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaan yrityksen, liikkeen, yhteisön tai säätiön tai näiden toiminnallisen osan luovuttamista toiselle työnantajalle, jos luovutettava, pää- tai sivutoimisena harjoitettu liike tai sen osa pysyy luovutuksen jälkeen samana tai samankaltaisena. Vastaava pykälä on myös virkamieslaissa. Maakuntauudistuksen projektiryhmän tekemän linjauksen mukaan henkilöstön siirtyminen valtiolta maakuntiin, maakuntien palvelulaitoksiin ja maakuntiin perustettaviin yhtiöihin katsotaan esityksen perusteella liikkeenluovutukseksi riippumatta siitä, täyttyvätkö yksittäisissä siirroissa liikkeenluovutukselle säädetyt tunnusmerkit. Valtiolta valtiolle siirroissa noudatetaan valtion virkamieslain 5 e ja 5 f §:liä.

Työntekijät siirtyvät liikkeenluovutuksessa ns. vanhoina työntekijöinä uuteen organisaatioon ja säilyttävät siirtymähetkellä voimassa olevat palvelussuhteeseensa liittyvät oikeudet ja velvollisuudet. Uusi työnantaja on velvollinen noudattamaan aikaisempaa työnajaa sitoneen työ- ja virkaehtosopimuksen määräyksiä sopimuskauden loppuun. Sopimuskauden päättymisen jälkeen siirrytään soveltamaan uutta työnatajaa sitovaa työ- tai virkaehtosopimusta.

Liikkeenluovutuksen periaatteen mukaisesti Maakuntiin siirtyvät ja virkamieslain 5e-5f §:ien nojalla Liikennevirastoon siirtyvät Liikennevastuualueen työntekijät joutuvat eriarvoiseen asemaan. L-vastuualueelta Liikennevirastoon siirtyvät ovat edelleen Valtion virkaehtosopimuksen piirissä ja todennäköisesti myös edelleen Palkkavaaka palkkausjärjestelmän piirissä entisin palvelussuhde-ehdoin. Sen sijaan maakuntaan siirtyvillä työntekijöillä lähes kaikki työ- ja virkasuhteen ehdot muuttuvat Kunnallisen virkaehtosopimusjärjestelmän käyttöönoton myötä.

Liikkeenluovutukseen liittyvä ehto sopimuskauden soveltamisesta on maakuntauudistuksen aikataulun muutoksen johdosta saanut henkilöstön näkökulmasta uuden merkityksen.

Neuvottelukierros liitotasolla seuraavasta sopimuskaudesta on vasta aloitettu ja sen tuleva pituus ei ole vielä tiedossa. Liikkeenluovutuksen aikataulua suhteessa maakuntien aloittamisen ajankohtaan tulee näin ollen täsmentää ja turvata lainsäädännön kautta riittävä siirtymisaika.

Esityksessä lähdetään siitä (118 § ja 120 §, yksityiskohtaiset perustelut s. 72-75), että liikkeenluovutusta sovelletaan henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan ja maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31.12.2020. Maakunnat aloittavat vuoden 2020 alussa ja vielä ei ole tiedossa, miten maakunnat tulevat perustamaan yhtiöitä ja miten pitkään tehtävien ja henkilöstön jatkoluovutuksia tapahtuu. Siten esitetty siirtymäaika tulisi olla huomattavasti pidempi. On mahdollista, että tehtäviä tehdään aluksi muutaman vuoden ajan maakunnan henkilöstön toimesta ja vasta sitten maakunta yhtiöittää toimintoja. Tämän vuoksi myös myöhemmin kuin 31.12.2020 tapahtuvat henkilöstön siirrot tulee katsoa lain nojalla suoraan liikkeenluovutukseksi. Jollei siirtymäaikaa pidennetä, joudutaan vuoden 2020 jälkeen tapahtuvissa siirroissa jokaisessa yksittäistapauksellisesti arvioimaan, tulevatko voimassa olevien lakien liikkeenluovutusta koskevat säännökset noudatettavaksi, mikä on omiaan aiheuttamaan epävarmuutta.

Liikkeenluovutuksen periaate ja edellisessä kappaleessa mainittu pidennetty siirtymäaika tulee säädöksin turvata myös Liikennevirastoon siirtyville, koska keskusvirastouudistuksen yhteydessä ollaan luomassa yhtiötä, joihin osa ELY-keskuksista siirtyvistä työntekijöistä saattaa siirtyä ns. toisessa vaiheessa.

Lakiesitys vaarantaa yhtenäistä tienpitoa ja hajauttaa sitä

Lakiesityksen lähtökohtien mukaisesti nykyinen valtiollisen tienpidon organisaatio (LVM – Liikennevirasto – yhdeksän L-vastuualuetta) hajautetaan operatiivisen toiminnan osalta 18:aan maakuntaan, joka toimiakseen tarvitsee huomattavasti lisäresursseja ja samalla luodaan ohjausjärjestelmä, joka toimiakseen tarvitsee lakiesityksen mukaan lisäresursseja myös keskushallintoon, Liikennevirastoon. Rahoituksen ja resurssien jakaminen useampaan tulosyksikköön aiheuttaa ongelmia, jotka pohjautuvat lakiesityksessä esiin tuotuun omistajuuden ja hallinnoinnin sekä operatiivisen toiminnan erosta. Esitetty ohjausjärjestelmä on raskas ja osin epäselväkin saavutettavaan hyötyyn, maakuntien kuulemiseen, itsehallintoon nähden. Asiassa tulee huomioida samalla myös tienpitoon käytettävän rahoituksen aleneminen lähivuosina.

Valtiollista tienpitoa on tehostettu vuodesta 1990 lähtien. Tuolloin tiehallinnossa, keskushallinnossa ja tiepiireissä työskenteli yli 12 000 työntekijää. Kehittämisten, keskittämisten ja ulkoistamisen kautta vuonna 2000 työntekijöitä oli enää noin 6000. ELY-keskusten aloittaessa toimintansa vuonna 2010 työntekijöitä Liikennevastuualueella oli noin 520 HTV:tä ja vuoden 2016 alussa Liikennevastuualueilla yhdeksässä ELY-keskuksessa työntekijöitä on alle 400 HTV:tä. ELY – keskusten aikana Liikennevastuualueella on noudatettu annettuja tuottavuustavoitteita (mm. ELY-keskuksia koskevat yhteistoimintaneuvottelut vuonna 2014) keskittämällä toimintoja ja rekrytoimalla vain

välttämättömiä resursseja. L-vastuualueen toiminnoista joko valtakunnallisesti tai alueellisesti on nykyisin keskitetty noin puolet (50 %). Usea toiminto ja osaamisalue Liikennevastuualueella on vain yhden asiantuntijan varassa.

Lakiesityksessä esitetään käytännössä kunnossapidon ja investointien hankinnan neljän keskitetyn alueen purkamista. Vuoden 2016 alusta alkaen on tienpidon toteutus, kunnossapidon ja investointien hankinta hoidettu keskitetysti neljällä alueella: Eteläinen (vastuu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksessa), Läntinen (vastuu Varsinais-Suomen ELY-keskuksessa), Itäinen (vastuu Keski-Suomen ELY-keskuksessa) ja Pohjoinen (vastuu Lapin ELY-keskuksessa). Keskitettyjen alueiden toiminnasta on saatu hyviä tuloksia. Paitsi, että purkaminen vaikuttaa esityksen mukaan todennäköisesti urakoiden kokoon, vaikuttaa se myös henkilöstön määrää lisäävästi, kun lakiluonnoksessa ja maakuntalaissa esitetään yhteistyöalueiden määrän jäävän maakuntien harkintaan. Tämä lakiluonnos rajaa yhteistyöalueet enintään yhdeksään. Näillä kaikilla tulee hoitaa aiemmin neljälle alueelle keskitetyt kunnossapidon ja investointien hankinnat.

Lakiesityksen mukaan 325 HTV:tä siirtyy ELY-keskusten Liikennevastuualueelta maakuntiin ja 88 HTV:tä Liikennevirastoon. Lakiesityksessä on arvioitu, että maakuntien liikennetehtävien hoito ilman maakuntien välistä yhteistyötä merkitsisi 40 – 50% lisähenkilöstötarvetta nykyiseen verrattuna. Vaikutusarvioinnista puuttuu kuitenkin selkeä yhteenveto ja arvio siitä, miten henkilöstömäärä tulee kasvamaan ja miten se vaikuttaa tienpidon kokonaisuuteen.

Lakiesityksen valmistelussa henkilöstön kuuleminen on ollut vähäistä

Lakiesitystä koskevassa tiedotustilaisuudessa ilmoitettiin, että lakiesityksen ratkaisut on valmisteltu yhdessä maakuntajohtajien, ELY ylijohtajien ja L-vastuualueiden johtajien sekä ministeriön kesken. Valmistelusta on tiedotettu johtajien toimesta henkilöstölle ja valmistelua on käsitelty poikkihallinnollisessa YT-toimikunnassa, mutta valitettavasti varsinaista henkilöstön osallistamista muutoksen valmistelussa ei ole tehty.

Liikennekaaren valmistelu on kesken

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen tavara- ja joukkoliikenne sekä taksilupia koskeva poikkihallinnollinen yhteistoimintamenettely on edelleen kesken. LVM on pitänyt yhden kokouksen edellä mainittujen tehtävien siirtämiseksi ELY-keskuksesta Liikenneturvallisuusvirasto Tarfiin. Siirtäminen on tarkoitus tapahtua heinäkuun alussa 2018. Liikennekaaren valmistelu tulee ottaa esiin nyt esillä olevassa lainsäädännössä tarkemmin.

Henkilöstövaikutusten kuvausta tulee esityksessä tarkentaa ja täsmentää

Lakiesityksen henkilöstövaikutukset on kuvattu liian yleisellä tasolla. Vaikutusosiota tulee tarkentaa usean osa-alueen osalta lähtien organisaatioiden asemoinnista aina henkilöstön muutosturvaan ja muutosprosessin kuvaukseen saakka. Lakiesityksen tekstistä saa käsityksen siitä, että muutokset vaativat tienpitoon lisää henkilötyövuosia, mutta yhtenäistä kuvaa resursseista, rekrytoinnin tarpeesta ja sijoittumisesta ei saa nykyisen esityksen perusteella.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Valtiolta valtiolle siirtyminen ei ole sama kuin maakunnasta valtiolle

Lakiesityksen 11 § on kirjattu tienpitäjän toimivalta suurten merkittävien hankkeiden yleis- ja tiesuunnitelmissa ja rakentamisessa. Nykytilanteessa Liikennevirasto on ”lainannut” tienpidon osaajia projektikohtaisesti ELY-keskusten liikennevastuualueelta määräajaksi johonkin suureen projektiin oman henkilöstönsä lisäksi. Maakuntien aloittaessa ELY-keskusten liikennevastuualueen henkilöstö siirtyy liikkeenluovutuksen periaatteella maakuntien palvelukseen kunnallisen virkaehtosopimuksen (KVTES) piiriin. Henkilöstön osalta työantajan eriytyminen on suuri asia niin palkallisesti kuin työehtojenkin osalta. Toimintakulttuurikin tulee muuttumaan. ”Henkilöstön lainaaminen” ei tule jatkossa olemaan yhtä helppoa, koska maakunnat haluavat pitää omista resursseistaan kiinni. Liikenneviraston ja maakuntien yhteistoiminta-alueiden välille ei saisi tulla sellaista kilpailua hankkeista, jossa Liikennevirastolla olisi ”etuotto-oikeus” hankkeisiin. Tällöin Liikennevirasto työllistäisi hyvillä hankkeilla omat työntekijänsä ja maakuntiin jäisivät vähemmän tärkeät hankkeet. Pidemmän päälle tällä on vaikutusta maakuntien liikenne-asiantuntijoiden tehtävien mielenkiintoon ja houkuttelevuuteen. Tällä puolestaan on vaikutuksensa maakunnan yhteistyöalueiden tehtävien hakuun ja palkkaukseen.

Yhteistyöalueiden välinen samanarvoista työtä tekevien työntekijöiden tehtäväkohtainen palkkaero maakuntien itsenäisesti päättämästä palkkapolitiikasta johtuen tuo ongelmia myös alueiden välisten resurssien käyttöön.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmätyön resurssit?

Lain soveltamisala laajennetaan koskemaan sekä valtakunnallista että maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Tätä voidaan pitää hyvänä asiana ja kyse on osin vakiintuneen käytännön kirjoittamisesta lakiin.

Nykytilanteessa liikennejärjestelmä huomioidaan laajoissa koko maakuntaa ja sen toimijoita koskevissa MAL sopimuksissa. Esityksessä jää epäselväksi, miten maakuntien keskuskaupungit ja

nykyinen menettelytapa kytketään liikennejärjestelmätyöhön. Liikennejärjestelmätyön rooli tulee muuttumaan edunvalvonnallisesta enemmän liikenteen tarpeet huomioivaksi suunnitelmaksi. Lakiesityksessä ei ole arvioitu minkälaisia henkilöstöresursseja, asiantuntijoita ja painotuksia uudistus tarvitsee. Todennäköistä on, että painotus lisää resurssitarvetta, sekä Liikennevirastossa, että maakunnissa liikennejärjestelmätyön osalta.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Yhteistyöalueille on liian monta vaihtoehtoa

Maakuntalain 8. luvun mukaan julkisoikeudelliset yhteistyömuodot ovat: 1) Yhteinen toimintaelin, 2) yhteinen virka tai 3) sopimus viranomaistehtävien hoidosta.

Uudessa maantielakiesityksessä tienpidon yhteistyöalue on käsite, joka tulee toteutua mahdollisimman laajana, jotta vältytään suurelta rekrytointitarpeelta ja tienpito pysyy tehokkaana.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Ei huomauttamista.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Henkilöstön asemasta

Esityksen 118 §:ssä säädetään maakuntaan siirtyvän henkilöstön asemasta ja 119 §:ssä Liikennevirastoon siirtyvän henkilöstön asemasta. Tähän liittyen tässä lausunnossa on jo käsitelty asiaa ensimmäisessä kohdassa ”yleiset huomiot esityksestä”. Esityksessä pitää uudelleen arvioida siirtämäsäännöksinä liikkeenluovutuksen periaatetta sekä suunnitellun muutoksen aikataulua.

Henkilöstön osalta on epätietoisuutta siitä mihin organisaatioon henkilöstö tulee sijoittumaan niin maakuntiin siirtymisen kuin Liikennevirastoon siirtymisen osalta. Liikenneviraston osalta on menossa keskushallinnon uudistus, jossa nykyisistä Liikennevirastosta, Trafista ja Viestintävirastosta muodostetaan LIIVI ja VÄYLÄ virastot ja Liikenteenohjaus osakeyhtiö. Valmistelutyö ja lainsäädäntö ovat tältä osin kesken. Maakuntiin siirtyvien osalta on epäselvää millaisia yhteistyöalueita maakunnat keskenään muodostavat ja miten tienpito maakunnassa ylipäätään järjestetään. Maakuntauudistuksessa hallitus on linjannut, että henkilöstösiirrot paikkakunnalta toiselle minimoidaan. Tällä hetkellä tienpidon tehtäviä tehdään yhdeksässä ELY-keskuksessa käytännössä yhdeksällä paikkakunnalla. Maakuntalakiesityksen mukaan maakunnat ovat itsenäisiä itsehallintoalueita. Tämä saattaa yhteistyöalueista huolimatta johtaa henkilöstön siirtämiseen paikkakunnalta toiselle 18 maakuntaan. Henkilöstön kannalta asia on kriittinen. Tämä tulee ottaa

huomioon myös Liikennevirastoa koskevassa uudistuksessa ja Maakuntien yhteistyöalueita muodostettaessa.

Maakuntauudistuksen ja siihen liittyvien organisaatioiden valmistelussa on korostettu valtion virastojen normaalin toiminnan varmistamista ja tehtävien hoidon jatkumista katkoksitta. Erityisesti ELY-keskusten toimintakyky vaarantuu, mikäli maakuntauudistus ja LVM:n hallinnonalan uudistus toteutetaan eriaikaisesti. Myös valtiolta maakuntiin siirtyväksi kaavailtujen tehtävien osalta joudutaan erilaisiin väliaikaisjärjestelyihin, jotka aiheuttavat lisätyötä ja epäselvyyttä myös asiakkaille.

Uudessa maantielakiluonnoksessa ei tuoda julki sitä, mitä tai miten tienpidon valmistelun eteneminen tapahtuu maakuntauudistuksen väliaikaishallinnon aikana. Edellytetäänkö väliaikaishallinnolta toimenpiteitä esim. Liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta?

Maakuntauudistuksen ja Liikennevirastouudistuksen eri osien yhteensovittamisen merkitys korostuu valmistelun edetessä. Uudistuksien eteneminen ja aikataulut tulee yhteensovittaa varsinkin uusien virastojen (LIIVI, VÄYLÄ ja Maakuntien yhteistyöalueet) aloittamisen osalta. Vaihtoehto, jossa tehtävät ja samalla henkilöstö, siirtyy Liikennevirastoon (2019) ennen kuin Maakunnat aloittavat toimintansa, on henkilöstöpoliittisesti kelvoton sekä vastoin kaikkia hyvän henkilöstöpolitiikan ja yhteistoiminnallisen muutoksenhallinnan periaatteita. Kaikki henkilöstöä koskevat keskeiset asiat (esim. virastotason sopimukset ja yhteistoimintajärjestelmä, henkilöstöhallinnon ohjeet, palkkaus, organisaatio, yhteiset toimintatavat ja -kulttuuri sekä osin rekrytoinnit) pitää ratkaista pääosin ennen viraston toiminnan käynnistämistä.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei huomauttamista.

**Muut huomiot**

Lakiluonnoksen aikataulukorjaukset

Lakiluonnoksessa on useassa kohtaa aikatauluesityksiä, jotka ovat mahdottomia toteuttaa Maakuntauudistuksen voimaanpanon siirtymisen johdosta. Esimerkiksi 132 § Ylimaakunnallisen yhteistyön valmistelu/sopimus yhteistoimista-määräaika on jo 30.8.2018.

JUKOn näkemyksen mukaan lain voimaanpano tulee sovittaa yhteen Maakuntauudistuksen voimaanpanon kanssa (1.1.2020).

Maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoon on olemassa vaihtoehto

Lakiesityksessä esitetään maanteiden yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle.

Yksityistieliittymät ja yksityistieliittymien rummut ovat syntyneet maaomistajan tai tiehoitokuntien halusta liittyä maantiehen. Tienpitäjän intressi on liikenneturvallisuuden takia mahdollisimman vähäinen liittymien määrä. Liittymiä pitäisi siis ennemmin karsia kuin ylläpitää. Korjausvelan osalta tienpitäjän vastuun lisääminen ei ole oikeansuuntainen toimenpide. Korjausvelan toimenpiteiden kohdejoukko kasvaa lakiesityksellä. Tehokkaampi tapa olisi rahoittaa akuuteissa kohteissa yksityistiehoitokuntia ja kohdentaa toimenpiteet tienpitäjälle pistekohtaisesti siten, että tienpitäjä tekee työn (alueurakoitsija) mukaan lukien laskuojat ja hoitokunta maksaa rummun materiaalin, kuten se on tähän mennessäkin tehnyt. Esityksen mukainen yksityistieliittymien rumpujen siirtäminen lisää vähäisten henkilöstöresurssien työmäärää hallinnollisesti eikä pelkästään teknisenä suorituksena.

Aho Katja
Julkisalan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry

Kajaanin kaupunki

Lausunto

30.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

§ 183 Lausunto LVM.pdf

Komulainen-Lepistö Jaana
Kajaanin kaupunki

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Lausunto

30.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla (Tukes) ei ole huomautettavaa hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Pätsi Rainer
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Etelä-Pohjanmaan liitto

Lausunto

30.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

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. Maakunnat vastaavat tulevaisuudessa myös maakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta, joukkoliikenteen järjestämisestä sekä yksityistieavustuksista. Nämä tehtävät tulee kattaa maakuntien yleiskatteellisesta rahoituksesta toisin kuin tienpito, jonka rahoitus säilyy LVM:n erillismomentilla. LVM ei voi kuitenkaan tulosohjata maakuntia, mistä syystä tienpito tulee hoitaa lainsäädännön ja sopimusten kautta. Yhdessä edellä mainitut tehtävät rahoitusvastuineen muodostavat merkittävän kokonaisuuden, joka edellyttää toimintakykyisen liikenneviranomaisen muodostamista osaksi maakuntahallintoa. Lakiehdotus antaa samalla mahdollisuuden kytkeä liikennejärjestelmätyö uudella tavalla osaksi maakunnan strategista suunnittelua ja kehittämistä. Lisäksi synergiaetuja voidaan saada esimerkiksi sote -kuljetusten ja ELY -keskuksissa hoidettujen liikennepalvelujen hankinnan integraatiolla.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Ei huomioita.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Ei huomioita.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Tienpidon osalta valtion ja maakuntien välille muodostuu erikoislaatuinen suhde. Suhde kulminoituu Liikenneviraston (LiVi) ja liikenteen yhteistyöalueen väliseen tienpidon sopimukseen. Sopimuksen tulee tyydyttää sekä LiViä että yhteistyöalueen maakuntia. Maakunnille jäänee sopimusmenettelyssä hyvin vähän liikkumatilaa, koska rahoitus tulee todennäköisesti olemaan tarpeisiin nähden alimitoitettua. Lisäksi yhteistyömaakuntien intressit voivat olla ristiriitaisia. Tienpidon rahoitus tullaan kuitenkin jyvittämään maakunnittain, samoin liikenteen ja tienpidon suunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma tullaan laatimaan maakuntakohtaisesti. Siten olisi loogista muuttaa lakiesityksen 15 §:ää siten, että myös tienpidon sopimukset tehtäisiin lähtökohtaisesti

maakunnittain.  Tienpidon yhteistyöalue voisi edelleen toimia sopimusten valmistelijan ja niiden toimeenpanijan roolissa.  Myös joissakin muissa lainkohdissa yhteistyöalueelle ollaan antamassa sellaisia viranomaistehtäviä, jotka kuuluisivat selkeästi maakunnan liikenneviranomaiselle. Näiltä osin lakia tulee selkeyttää.

Yhteistoiminta-alueiden muodostamisen osalta tulisi lakiin kirjata myös se mahdollisuus, että maakunta voi toimia yksinään liikennealueena, mikäli yhdeksän erillisen alueen kokonaismäärää ei ylitetä. Muutos antaisi yhteistyöalueiden muodostamiseen lisää vapautta, jolloin esimerkiksi liikennemaantieteelliset erityispiirteet voitaisiin ottaa paremmin huomioon.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Lakiesityksen 17 §:n viidennestä momentista tulee poistaa kohta ”tarpeen mukaan”. Tien suunnittelun tulisi perustua käytännössä aina olemassa olevaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

27 §:ssä säädettyä vuorovaikutusmenettelyä tulisi muuttaa siten, että se maakunta tai ne maakunnat, joita yleis- tai tiesuunnitelma koskee, hyväksyy yhteistyöalueen esityksestä suunnitelmasta saatujen lausuntojen ja muistutusten vastineeksi annettavat kannanotot. Yhteistyöalueella ei voi olla itsenäistä päätöksenteko-oikeutta, vaan päätökset tulee alistaa toimivaltaisina liikenneviranomaisina toimiville maakunnille. Tämä vastaava asia on todettu selkeästi 15 m§:ssä: ”Tienpidon ja liikenteen suunnitelman suunnitelma valmistellaan tienpidon yhteistyöalueella maakuntien välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti. Suunnitelman hyväksymisestä päättää se maakunta, jota asia koskee”.

32 §:ssä säädettäisiin 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. Pykälää tulisi tältä osin muuttaa. Samaten 40 §:ssä annetaan yhteistyöalueelle viranomaisvaltaa, joka kuuluisi joko maakunnalle tai tienpitäjälle.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

116 §:ssä säädetty tehtävien ja henkilöstön siirto tapahtunee 1.1.2020. Samaten 132 §:n mukaiset menettelyt siirtynevät vuodella eteenpäin.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Ei huomioita.

**Muut huomiot**

Ei huomioita.

Saartenoja Antti
Etelä-Pohjanmaan liitto

Viestintävirasto

Lausunto

29.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Viestintäviraston lausunto maantielain muuttamisesta.pdf

Virta Päivi-Maria
Viestintävirasto

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Lausunto

28.08.2017 ESAVI/7109/00.02.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Esitykseen sisältyvät ehdotukset ovat pääosin kannatettavia.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

11 § Tienpidosta vastaavat viranomaiset: Esityksen mukaan liikennevirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta vastaava viranomainen. Laista ei löydy tarkempia velvoitteita tieinfran varautumisesta. Varautuminen valtion teidenpitoon normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa tapahtunee keskushallintotasolla ja otetaan toiminnallisesti huomioon poolitoiminnassa. Vastaavasti maakunnan tasolla on yleinen velvollisuus varautua. Tuleva aluehallintouudistus muuttaa merkittävästi toimijoiden kenttää sekä vastuita valtion ja maakunnan kesken. ELYn tienpidon velvoitteet siirtyvät pääosin maakunnille, joissa se organisoidaan tienpidon yhteistyöalueiksi. Varautumisen näkökulmasta uudistuva kokonaisuus jää varsin vähälle huomiolle.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

15 a § ja 15 c §: Esityksen mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja pitkäjänteistä valtion, maakunnan ja kuntien välisenä yhteistyönä tehtävää suunnittelua. Tässä pykälässä olisi hyvä mainita se, että suunnittelun tulee kattaa kaikki liikennemuodot ja kulkutavat sekä palvelujen saavutettavuuden tarpeet. Etelä-Suomen AVIn näkemys on, että yleisen säännöksen 11 § mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi ottaa huomioon turvallisuuden lisäksi myös varautumisen näkökulmat. Tärkeätä on selkeästi määritellä, kuka vastaa varautumisesta ja tilanteen johtamisen kannalta tarpeellisista määräyksistä, esimerkiksi teiden sulkemisista. Lisäksi pitäisi tehdä lisäys, että maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelua koordinoidaan myös eri yhteistyöalueiden kesken ja valtakunnallisesti, jotta voidaan taata koko Suomea kattava verkosto ja kansainvälistymisen tarpeet.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

15 i § mukaan maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevien tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tiepidon yhteistyöalueella. Yhteistyösopimuksessa on sovittava tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä yhteistyöalueen maakuntien toimijoiden toimivallasta ja vastuista. Etelä-Suomen aluehallintovirasto pitää tärkeänä, että tulevan sote- ja maakuntauudistuksen eri tehtävien hoidon yhteistyöalueista voitaisiin sopia mahdollisimman

yhtenevät. Uhkana on, että eri tehtävien hoidolle sovitaan eri aluejakoja, mikä haittaa poikkihallinnollista koordinaatiota ja sekavoittaa palvelukokonaisuuden hahmottumista ja vastuita. Samaan näkökulmaan on kiinnitetty huomiota kesäkuisessa lausunnossamme koskien maakuntien perustamista.

Yhteistyösopimuksesta on ehdotettu, että sillä muun muassa varmistetaan tämän lain palvelutason toteutuminen, työssäkäyntialueiden asiakastarpeiden huomioiminen (lain 15 i § 2. mom 2. kohta). Kohtaan tulisi lisätä elinkeinotoiminnan sekä viranomaistoi-minnan varmistaminen. Jälkimmäisiä ovat mm. sosiaali- ja terveystoimen sekä turval-lisuusviranomaisten liikkumistarpeet.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

27 § Ehdotuksessa todetaan, että yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa tienpidon yhteistyöalueen on varattava kiinteistön omistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma vaikuttaa, mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun, arvioida suunnitelman vaikutuksia ja lausua kirjallisesti ja suullisesti mielipiteensä asiassa. Esityksen mukaan kunnan tehtävänä on kuuluttaa asiasta niin kuin kunnalliset ilmoitukset asianomaisessa kunnassa kuulutetaan. Pykälässä 103 puolestaan todetaan asiakirjojen nähtäväksi asettamisesta siten kuin maakunnan ilmoitukset maakuntalain mukaan julkaistaan.

Kun velvoitteet siirtyvät pääosin maakunnille, on tärkeätä, että myös viestintä ja tiedonkulku ja osallisuuden mahdollistaminen on maakuntien vastuulla. Muut toimijat voivat tukea. Pykälä 27 tulisikin muuttaa siten, että vastuu kuulutuksista on maakunnalla. Pääasia on, että järjestelmä ja vastuut ovat selkeät.

Aluehallintovirastot ovat lausunnossaan (heinäkuussa 2017) koskien arviomuistiota julkisista kuulutuksista annetun lain (34/1925) uudistamistarpeista korostaneet, että kuulutusmenettelyjä uudistetaan sähköisiksi. Perinteisistä paperisista ilmoitustauluista tulisi luopua. Tarvittaessa kansalaisten asiointipaikoissa (yhteispalvelun periaatteiden mukaisesti) viranomaiset voisivat tulostaa asiakkaalle kuulutukset tai niihin liittyvät asiakirjat. Ilmoitus- ja kuulutusmenettelyä pitäisi voida kohdentaa paikkatietoja ja mobiilisovelluksia hyödyntäen. Muun muassa tiesuunnitelmilla ja niiden toteutuksilla on suuret vaikutukset ihmisten ja yritysten arkeen. Siksi niistä tiedottamien pitäisi hoitaa mahdollisimman saavutettavasti, esimerkiksi internetissä ja eri sähköissä kanavissa ja paikkatietoon liitettynä. Omaan osoitteeseensa tai kulkureittiin liittyvät suunnitelmat, päätökset, aikataulut ja tietyöt pitäisi olla helposti löydettävissä esimerkiksi osoitetietojen perusteella ja yleisistä tietoverkoista (esim. 34 § teiden sulkeminen). Siten voidaan lisätä viranomaistoiminnan avoimuutta sekä parantaa kulkemisen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Päällekkäistä sääntelyä on vältettävä. Kuuluttamista ja tiedoksiantoa koskevat yleisten käsitteiden yksiselitteiset määritelmät olisi hyvä sisällyttää yleislakiin ja samalla systematisoida näitä määrittelyjä koko asiaan liittyvässä lainsäädäntötekstissä. Kytkennät avoimen hallinnon

periaatteisiin, ymmärrettävyyden ja selkeän kielen vaatimuksiin ja vireillä olevan saavutettavuusdirektiivin sääntelyyn tulee ottaa huomioon.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Hietala Sari
Etelä-Suomen aluehallintovirasto - Johdon tuki

Roadscanners Oy

Lausunto

28.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lausunto Maantielaki Roadscanners 1808 2017.pdf

Maijala Olli
Roadscanners Oy - Timo Saarenketo, Toimitusjohtaja

Paula Qvick

Lausunto

28.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Nykytilanteesta: Suomi on pieni maa, johon on vuosikymmenten aikana luotu tehokas ja valtakunnallisesti yhtenäinen tienpidon järjestelmä. Tiepito- ja liikennetehtäviä on hoidettu maakuntarajat ylittäen jo pitkään. Esimerkiksi Itä-Suomessa on Pohjois-Savon ELY-L:n johdolla kolmen maakunnan alueen toimijoiden hyvällä ja tuloksellisella yhteistyöllä pitkät perinteet. Samoin on useissa muissakin maakunnissa. Uudistuksia tehtäessä pitäisi säilyttää tehokkaiksi ja toimiviksi osoittautuneita ratkaisuja sekä panostaa niiden edelleen kehittämiseen.

Uudistuksen yhteydessä täytyy tarkastella ylimaakunnallisten toimijoiden alueellista yhtenäisyyttä ja työnjakoa. Pohjois-Savo on valmis kehittämään yhteistyötä nykyisten yhteistyöalueiden puitteissa tai uudelleen arvioimaan tilanteen niin vaatiessa yhteistyön alueellista kokonaisuutta.

Lakiesitys legitimoi nykyisiä liikennejärjestelmäsuunnittelun käytäntöjä ja tuo niihin lisää läpinäkyvyyttä ja järjestelmällisyyttä. Lakiesitys luo toisaalta sopimusjärjestelyineen byrokratiaa lisää. Lakiesitys varmistaa maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden ja palvelutason.

Lakiesityksessä jää epäselväksi, mistä rahoitetaan liikennejärjestelmätyöhön tarvittava henkilöstö- ja suunnittelupalveluiden tarvitsema resurssi. Tuleeko rahoitus korvamerkittyjen rahojen osana valtiolta?

Tulevassa maakunnassa yhdistyvät luontevasti aluekehitys ja alueidenkäytön suunnittelu liikennejärjestelmän kokonaisuuteen.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta päättäminen loisi pitkäjänteisyyttä Suomen liikennejärjestelmän suunnittelun ja sen yhteensovittamiseen aluekehittämiseen ja alueidenkäytön suunnitteluun. Päätösvalta runkoverkosta on kuitenkin syytä olla valtioneuvostolla asian laajan ja kauaskantoisten vaikutusten johdosta.

Lakiesityksen taloudellisten vaikutusten arvioinnissa on todettu, että maakunnat eivät voi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon. Itse lakiesityksessä tätä ei ole suoraan estetty. Näin ollen lakiesitys vaikutusten arviointeineen on ristiriitainen ja asia on syytä selkeyttää.

Pohjois-Savon liiton näkemyksen mukaan valtion on hoidettava korvamerkittynä rahoitus tienpitoon ja liikennejärjestelmäsuunnitteluun: henkilöstön palkkaukseen, suunnitteluun ja tien hoitoon. Laissa on kuitenkin hyvä jättää mahdollisuus muidenkin toimijoiden osallistumiselle kustannuksiin, mutta vain tarkkaan määritellyissä tapauksissa.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu 10-12 vuoden aikatähtäimellä on erittäin tarpeellinen suunnittelun taso, jolla turvataan liikennejärjestelmän kehittäminen pitkällä jänteellä.

Maakuntien on oltava mukana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelussa alusta loppuun, koska tulevissa maakunnissa on vahva ELY-keskuksista ja maakunnista siirtyvä liikennejärjestelmäasiantuntemus.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Maakuntien yhteistyöstä on hyvä säätää esitetyn mukaisesti selkeästi ja erilaisiin tilanteisiin varautuen. Pitkät tavaraliikenteen sekä henkilöliikenteen sujuvat ketjut edellyttävät Suomen liikennejärjestelmältä tasalaatuisuutta suhteessa tarpeeseen niin itse infralta kuin sen hoidolta.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Lakiesityksen 15 §:n mukaan maantien suunnittelun on perustuttava maantien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

Onko kyseistä kokonaisuutta mahdollisuus kiteyttää? Maakuntakaavassa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on otettava huomioon lain mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Pohjois-Savon liiton maakuntahallitus pitää tärkeänä nykyisten ja tavoitteena olevien TEN-T-verkon ja erityisesti ydinverkon määrittelyn sisällyttämistä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Savon radan ja vt 5:n sisällyttäminen tulevaisuudessa TEN-T-ydinverkkoon tulee olla Suomen tavoitteena EU:n aukaistessa TEN-T –verkon määrittelyä.

Korhonen Marko

Qvick Paula
Paula Qvick alueidenkäyttö

Pekka Kokki

Lausunto

28.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Lakiesitys on sisällöltään huomattavasti laajempi kuin nykyinen maantielaki, joka koskee lähinnä maantieyhteyksien ylläpitämistä ja kehittämistä sekä tieratkaisujen suunnittelua. Esitys liittyy käynnissä olevaan maakuntauudistukseen ja siinä määritellään tarkemmin maakuntalaissa mainittu liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ottaminen mukaan lakiin on merkittävä sisältö- ja tehtävälaajennus, joka vaikuttaa keskeisesti uusiin maakuntiin ja niiden tulevaan toimintaan.

Ehdotettu nimikkeen muuttaminen laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä on perusteltu. Periaatteellisena puutteena voidaan kuitenkin pitää sitä, että liikennejärjestelmiä koskeva sääntely tulee nyt sisältymään maantielainsäädäntöön, vaikka se koskee kaikkia muitakin liikennemuotoja ja liikenteen palveluita sekä toimijoita. Erillinen liikennejärjestelmälaki tai lakiehdotuksen liikennejärjestelmää ja maakuntauudistusta koskevien osien sijoittaminen osaksi laajempaa aluekehittämisen sääntelyä olisi ollut tässä mielessä neutraalimpaa

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Maanteiden luokittelu niiden liikenteellisen merkityksen mukaan pääteiksi, jotka ovat valta- tai kantateitä, ja muiksi maanteiksi on selkeä. Lakiehdotukseen sisältyvä maanteiden palvelutason määrittely on uutta ja mahdollistaa palvelutasoajattelun käyttämisen teiden kehittämisen ja ylläpidon keskeisenä lähtökohtana. Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilta pääteiltä edellytettävä yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso on hyvä perusta maan tärkeimpien teiden, kuten valtatien 4, kehittämiselle.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja sen tavoitteiden määrittely sisältyvät ehdotukseen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana oleva 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää, mikä on

ehdottomasti kannatettavaa. Uutena asiana ehdotukseen on kirjattu myös valtuustokausittain tehtävä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumisen ja vaikuttavuuden arviointivaatimus.

Lakiehdotuksen toteutuminen muuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun juridisesti maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa sekä maakuntakaavaa vastaavaksi maakunnan suunnittelujärjestelmän osaksi. Suunnitelman aiempaa virallisempi luonne näkyy myös kirjauksessa, jonka mukaan maakunnan alueilla toimivien viranomaisten tulee ottaa suunnitelma huomioon toiminnassaan. Nykyisistä maakunnan lakisääteistä suunnittelua säätelevistä laeista poiketen maantielain muuttamisesitykseen ei sisälly mainintaa siitä, että maakunnan ylin päättävä elin eli maakuntavaltuusto hyväksyisi liikennejärjestelmäsuunnitelman.

Tulevien maakuntien tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota liikennejärjestelmäsuunnittelun ja aluekehittämisen sekä maakuntakaavoituksen yhteensovittamiseen. Tämä ja liikennejärjestelmätyön aikaisempaa huomattavasti suurempi lakisääteisyys edellyttävät luonnollisesti myös riittävien resurssien varaamista toimintaan.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Lakiehdotuksen 15 i §:ään on kirjattu, että maakunnat sopivat niiden järjestämisvastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella maakuntalain 8 luvussa säädetyllä tavalla. Esityksestä poiketen tulisi kuitenkin yhteistyöalueiden ohella myös yksittäisillä maakunnilla olla mahdollisuus vastata alueensa tienpidosta. Tienpidon yhteistyöalue voitaisiinkin lakiesityksessä korvata esimerkiksi termillä tienpidon toiminta-alue, joka siis tarkoittaisi joko yksittäistä maakuntaa tai useamman maakunnan muodostamaa yhteistyöaluetta. Toiminta-alueiden enimmäismääräksi sopii yhdeksän kappaletta (eli sama kuin nykyisten ELY-keskusten, joilla on oma liikennevastuualue).

Lakiehdotuksen 15 j § käsittelee maakuntien yhteistyösopimuksen korvaamista valtioneuvoston päätöksellä, mikäli maakunnat eivät pääse sopimukseen. Pykälässä olisi aiheellista määritellä yhteistyöalueiden muodostamisen ja vastuumaakunnan määräämisen perusteet.

Ehdotetut maakunnan laatima tienpidon ja liikenteen suunnitelma sekä Liikenneviraston ja alueiden välinen tienpidon sopimus ovat perusteltuja tienpidon ja liikenteen yhteistoiminnan osia. Maakunnilla tulisi olla aito mahdollisuus vaikuttaa niin tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitettäviin alueellisiin liikenneinvestointeihin kuin teiden kunnossapitoonkin sekä tienpidon sopimuksen sisältöön. Valtion erillisrahoitus ja tienpidon valtio-ohjaus saavat kuitenkin aikaan sen, että käytännössä uusien maakuntien päätösvalta uhkaa jäädä lähinnä nimelliseksi. Tilanteen muuttaminen edellyttäisi maakunnille verotusoikeutta.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Säädökset ympäristövaikutusten arvioinnista sisältyvät maankäyttö- ja rakennuslakiin. Kun YVA on kuitenkin keskeinen osa merkittävimpien teiden suunnitteluprosessia, olisi sen syytä olla mainittuna myös laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä, esimerkiksi hankearvioinnin (15 s §) tai teiden yleis- ja tiesuunnittelua koskevien suunnitteluperusteiden (15 t §) yhteydessä.

Palvelutasoajattelun ja muiden teiden suunnittelun perusteiden ottaminen mukaan lakiin on perusteltua ja kannatettavaa.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Kokki Pekka

STTK ry.

Lausunto

25.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Kansalaisten ja elinkeinoelämän mahdollisuudet liikkua ja kuljettaa on turvattava pitämällä huolta siitä, että valtakunnan tieverkosto on palvelutasoltaan yhtenäinen ja vastaa niin koko valtakunnan liikennetarpeita kuin alueellisia liikennetarpeita. Maakuntahallinnon uudistaminen tuo mukanaan ongelmia, joihin tällä lakimuutoksella pitää pystyä vastaamaan, kuten: hallinnollisen kustannusten nouseminen, erikoisosaamisen yhteisen käytön joustavuuden ja valtakunnallisen ja alueellisen tavoitteen yhteensovittamisen.

Tienpitoa on tehostettu vuosien varrella tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyä kehittämällä. Nyt maakuntauudistuksessa mennään toiseen suuntaan ja riski siitä, että hallinnolliset kustannukset nousevat on korkea.

Omistajuuden säilyminen edellyttää valtion riittävän päätäntävallan sekä maakuntiin kohdistuvan ohjauksen varmistamista sekä tienpidon rahoituksen kulkemista valtion kautta. Ilman tätä ei valtiolla olisi tosiasiallista kykyä kantaa omistajan vastuuta maanteistä.

Tosin maakuntien mahdollisuudet toteuttaa oman maakuntansa kannalta tärkeitä hankkeita tulee olemaan rajallinen, koska rahoitus maakunnille on luultavasti niukkaa. Kaupunkiseuduista ei lakiluonnoksessa mainita mitään, ongelmaksi voi muodostua se, että kaupungit laativat omia suunnitelmiaan, jotka eivät ole linjassa maakunnallisten tai valtakunnallisten suunnitelmien kanssa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelun edistäminen on erittäin tärkeä osa tätä lakiuudistusta. Se mahdollistaa koko liikennejärjestelmän kattavan pitkän aikavälin suunnitelman toteuttamisen koko

Suomessa. Tällaista instrumenttia ei nykyisin ole. STTK on ajanut jo pitkään esityksessä esillä olevaa 10-12 vuoden suunnitelmaa, jossa otetaan kantaa myös rahoitukseen.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Valtioneuvostolla pitää olla, kuten esityksessä todetaan, mahdollisuus päättää maakuntien alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa.

Liikennevirastolla tulee olemaan tärkeä rooli ohjata maakuntien tienpitoa ja tienpidon rahoitusta. On tärkeä säilyttää valtion ohjausvalta riittävänä.

On keskeistä, että tavoitteena on todella sovittaa liikenteen ja tienpidon tehtäviin liittyvä maakuntien ja valtion välinen yhteistyö muihin neuvottelumenettelyihin, joita ovat julkisen talouden suunnitelman valmistelu sekä valtion ja maakuntien väliset keskustelut aluekehittämisestä.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

On hyvä, että laissa säädettäisiin, että maakuntien yleis- ja tiesuunnitelmissa olisi esitettävä selvitys siitä, kuinka valtakunnallinen ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmat on otettu huomioon.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Henkilöstö siirtymistilanteissa pitää noudattaa liikkeenluovutusperiaatetta, kuten lakiluonnoksessa esitetään. Tällöin ratkaisu on yhdenmukainen maakuntauudistuksen yhteydessä toteutettavien muiden työnantajan vaihtumista merkitsevien muutosten kanssa.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

Pidämme erittäin tärkeänä, että valtio säilyy tieverkoston omistajana ja vastaa viimekädessä siitä, että maantieverkosto on hyvässä kunnossa eri puolilla maata. Valtiolla pitää säilyttää riittävä ohjausvalta suhteessa maakuntiin.

Lakiluonnoksessa esitetään maanteiden yksityisteiden liittymien ja niihin liittyvien tierumpujen kustannusvastuiden siirtämistä valtiolle. Esitys on perusteltu siitä näkökulmasta, että liittymien ja niiden rumpujen heikko kunto saattaa aiheuttaa haittaa maantien ylläpidolle. Liittymien ja niiden rumpujen kustannusvastuun siirtyminen valtiolle tukee myös niiden riittävää laatua, koska yksityistien ylläpitäjillä ei ole aina tarvittavaa liittymän rakentamisosaamista.

Toisesta näkökulmasta katsottuna vastaavasti saattaa maa- ja metsätalouden käytössä olevien yksityisteiden liittymien käytettävyydelle aiheutua haittaa ja turhaa byrokratiaa, jos valtiolla ei ole riittävästi varoja ja henkilöitä ohjamaan varojen käyttöä yksityisteiden liittymiin. On huomioitava, että yksityisteiden rumpujen lukumäärä on noin 500.000 kpl ja välittömien korjaustarpeiden piirissä on arviolta 50.000-100.000 rumpua.

Lakiesityksen perusteluissa on hyvin perusteltu, että yksityisteiden liittymien kustannusvastuiden siirto pitkällä aikajänteellä tuottaa tienpidolle kustannushyötyjä, mutta mikäli rumpujen vaihtoon ei ole varattu riittävää rahoitusta tai korjaukset kestävät pitkään, koituu kustannusvastuun siirrosta yksityistien pitäjälle kohtuutonta haittaa.

Aarnio Antti
STTK ry. - Yhteiskuntapoliittinen/Antti Aarnio

Senaatti-kiinteistöt

Lausunto

24.08.2017 SEN/1818/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Lakiehdotuksen 121 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi maakuntien mahdollisuuksista käyttää eräiden valtiokonserniin kuuluvien toimijoiden hankintasopimuksia. Säännöksen mukaan maakunnat voisivat käyttää Senaatti-kiinteistöjen kilpailuttamia hankintasopimuksia vuoteen 2022 saakka. Senaatti-kiinteistöt ei näe omalta osaltaan estettä osoittaa hyödynnettäväksi esitetyllä tavalla kilpailuttamiaan hankintasopimuksia, vaikkakaan mainitulla oikeudella ei todennäköisesti tule olemaan merkittävää vaikutusta maantienlaissa siirtyväksi tarkoitettujen tehtävien hoidossa.

Mainittua lainkohtaa vastaavaa säännös ehdotetaan sisällytettäväksi myös maakuntalain voimaanpanolain 44 §:ään. Säädösten yhteensovittaminen ja päällekkäisyyden poisrajaaminen tulisi valmistelutyössä vielä varmistaa.

Sopimusten siirtymistä koskeva ajankohta on vielä lausuntoversiossa 1.1.2019, mutta tätä tultaneen korjaamaan vastaamaan koko Sote- ja maakuntauudistuksesta annettuja uusia linjauksia aloitusajankohdasta.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Koponen Ilkka
Senaatti-kiinteistöt

Sirpa Valkama

Lausunto

23.08.2017 Dnro 398/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

Paliskuntain yhdistyksellä ei ole lausuttavaa asiassa.

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

-

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Valkama Sirpa

Hansel Oy

Lausunto

21.08.2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

-

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

-

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

-

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Lakiehdotuksen 121 §:n 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi maakuntien mahdollisuuksista käyttää eräiden valtiokonserniin kuuluvien toimijoiden hankintasopimuksia. Säännöksen mukaan maakunnat voisivat käyttää Hansel Oy:n kilpailuttamia hankintasopimuksia sekä puitejärjestelyjä vuoteen 2022 saakka. Tätä maantielain pykälää vastaavaa säännöstä ehdotetaan maakuntalain voimaanpanolain 44 §:ssä, joten ehdotamme tutkittavaksi sen, olisiko riittävää se, että asiasta säädetään vain voimaanpanolaissa.

Kiinnitämme huomiota siihen, että ehdotetut maantielain 121 § ja voimaanpanolain 44 § ovat ristiriidassa hankintadirektiivin kanssa. Hankintadirektiivissä ei ole pykälissä tarkoitettua suorahankintamahdollisuutta eikä oikeuskäytännössä ole katsottu sallituksi menettelyä, jossa hankintayksikkö liittyy käyttämään toisen hankintayksikön kilpailuttamaa sopimusta.

Hankintadirektiivi edellyttää myös, että puitejärjestelyjä kilpailutettaessa puitejärjestelyn käyttöön oikeutetut hankintayksiköt yksilöidään. Siten puitejärjestelyjen käyttöön oikeutettujen hankintayksiköiden piiriä ei ole mahdollisuus laajentaa sopimuskauden aikana. Maakuntalain voimaanpanolain 44 §:ää on ehdotettu edellä esitettyjen syiden vuoksi muutettavaksi ja tietojemme mukaan valtiovarainministeriö on toimittanut eduskunnalle uuden säännösehdotuksen.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

-

**Muut huomiot**

-

Kontuniemi Eija
Hansel Oy

Lappeenrannan kaupunki

Lausunto

17.08.2017 750/00.04.00/2017

Asia: LVM/1770/03/2016

# Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

## Lausunnonantajan lausunto

**Yleiset huomiot esityksestä**

-

**Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset**

Lisätään uusi 1 momentti, jossa säädettäisiin lain tarkoituksesta liikennejärjestelmään ja liikennejärjestelmän suunnitteluun liittyen.

Tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. On tarkoituksen mukaista säätää lailla valtion ja maakunnan työnjako liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Kaupunkiseuduilla tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa voidaan myös hyödyntää tässä laissa esitettyjä tavoitteita ja toimintamalleja.

Tienpidolla tarkoitettaisiin maanteiden suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Tienpitäjällä tarkoitettaisiin tässä laissa Liikennevirastoa.

Valtio vastaa tienpidon kustannuksista.

Säädetään maantein yleisestä määritelmästä sekä maanteiden luokittelusta pääteihin eli valtateihin ja kantateihin sekä muihin maanteihin eli seututeihin ja yhdysteihin. Lisäksi säädetään valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta.

**Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu**

Liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä valtion, maakunnan ja kuntien välillä. Laaja-alaisesta yhteistyöstä olisikin tärkeää huolehtia liikennejärjestelmän toimivuuden ja suunnittelun tehostamiseksi. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmänsuunnittelu olisi pitkäjänteistä ja strategista suunnittelua, jossa tulisi huomioida muun muassa liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutus, toimintojen synnyttämä liikennetarve, eri ihmisryhmien liikkumistarpeet ja kulkutavat sekä tavaroiden kuljetusmuodot, liikenneverkot ja liikkumisen palvelut, liikenneturvallisuus sekä vaikutukset ja rahoitustarve.

Liikennejärjestelmä kattaisi kaikki liikennemuodot ja liikenneverkot, vaikka liikennejärjestelmä- ja maantielaki keskittyisikin erityisesti tieliikenteen muotoihin ja verkkoihin.

Liikennejärjestelmäsuunnittelua tehtäisiin kahdella tasolla: valtakunnallisesti ja maakunnallisesti. Liikenne- ja viestintäministeriö vastaisi pitkän aikavälin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Maakunnan tulisi laatia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamisesti ja siinä esitettyjen toimien täytäntöönpanon edistämisesti toimialueelleen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen, pitkäjänteinen suunnitelma, joka toteutumista ja vaikuttavuutta maakunnan olisi arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa sekä laadittava tarvittaessa tarkistettu suunnitelma.

**Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde**

Maakuntien välisellä yhteistyösopimuksilla olisi varmistettava tienpidon kustannustehokas sekä yhtenäinen, asiantunteva ja pitkäjänteinen hoitaminen. Yhteistyösopimuksella lisäksi olisi varmistettava laissa säädetyn palvelutason toteutuminen sekä asiakastarpeiden huomioiminen.

Tavoitteena on, että maakunnan sopivat keskenään yhteistoiminnan järjestämisestä.

Valtio vastaisi edelleen tienpidosta ja sen kustannuksista Liikenneviraston toimiessa asiassa vastuuviranomaisena.

**Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu**

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatiminen olisivat edelleen maantielaissa säädettävät tiehankkeita koskevat suunnitelmat.

Jokaisen maakunnan liikenneviranomainen päättäisi suunnittelukohteista, joiden määrittelyssä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmalla olisi keskeinen rooli.

Tienpitäjä vastaisi kuitenkin merkittävien hankkeiden toteuttamisesta sekä erityisestä syystä tällaista hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laadinnasta.

Maanteiden suunnittelun tulisi perustua maanteiden kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskeviin suunnitteluperusteisiin sekä muuhun alueidenkäytön suunnitteluun.

Hankearviointia esitetään otettavaksi osaksi säännöksiä. Hankearvioinnissa kyse on jo olemassa olevasta suunnitteluun liittyvästä arviointimenettelystä, jonka laatimisesta ja sisällöstä ohjataan nykyisin Liikenneviraston ohjeilla. Hankearvioinnin tarkoituksena olisi tukea hankkeiden suunnittelua ja hankkeen toteuttamista koskevaa päätöksentekoa.

Lakiin esitetään ottavaksi säännöksen yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevista suunnitteluperusteista. Suunnitteluperusteiden pyrkimyksenä olisi turvata muun muassa liikennejärjestelmäsuunnittelussa syntyvien palvelutasojen toteutuminen hankkeiden suunnittelussa.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen sekä näihin liittyvien tutkimusten aloittamisesta on ilmoitettava kunnalle sekä kuuluttamalla tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla 27 §:n 1 momentissa mainituille henkilöille.

Pykälän 3 momentin mukaan maantie voitaisiin suunnitella ilman kaavaakin, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun maankäyttöön voidaan muutoin selvittää yhdessä kunnan ja maakunnan kanssa.

Kunnan on toimitettava lausuntonsa nähtävillä olleesta suunnitelmasta ja sitä vastaan tehdyistä muistutuksista sekä jätetyt muistutuskirjelmät suunnitelman laatimisesta vastaavalle viranomaiselle eli tienpitoviranomaiselle.

Lisätään säädetään tiehankkeita koskevasta jälkiarvioinnista (uusi säännös). Jälkiarvioinnin tarkoituksena on tuottaa lisätietoa hankkeen vaikutuksista sekä kehittää tiesuunnittelua ja hankearviointia. Jälkiarvioinnin laatimisesta vastaisi tienpidon yhteistyöalue.

**Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaanpanoon liittyvät siirtymäsäännökset**

Sisältää maakuntauudistuksen toteuttamista koskevat säännökset, jotka liittyvät valtiolta maakunnalle tai tienpidon yhteistyöalueelle siirtyviin tehtäviin, toimivaltaan, henkilöstön asemaan, sopimusten ja omaisuuden siirtoihin sekä vireillä olevien asioiden hoitamiseen.

Maakunta siirtäisi sille siirtyneet toimitilojen vuokrasopimukset maakuntien yhdessä omistamalle, tätä tarkoitusta varten perustetulle toimitila- ja kiinteistöhallinnon palvelukeskukselle. Kunnan kanssa kolmen vuoden siirtymäajaksi solmittujen vuokrasopimusten siirrosta maakunta ja palvelukeskus voivat sopia myös toisin.

Maakunnille saattaa siirtyä kunnista, kuntayhtymistä ja valtiolta sellaista irtainta omaisuutta, joka vaatii esimerkiksi omistuksen rekisteröinnin.

**Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)**

Palveluluokittelussa huomioitaisiin liikenteen määrä ja laatu, tien liikenteellinen merkitys sekä vuorokaudenaika, mutta kunnossapidon tasossa olisi tarjottavan palvelutason lisäksi huomioitava keliolosuhteet ja liikkumisympäristöstä sekä alueellisesta asiakastarpeista johtuvat kunnossapitotarpeet.

Yksityisliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapito olisi jatkossa maantien kunnossapitäjän vastuulla.

Tienpitoviranomainen muutettaisiin tienpitäjäksi.

Ehdotetaan, että Liikennevirastolla tienpitäjänä olisi lähtökohtaisesti toimivalta päättää kaikista yleissuunnitelmista ja tiesuunnitelmista.

Maakunta ja kunta olisivat lisäksi kaavoitusviranomaisia, joiden hyväksymät kaavat ohjaavat sitovalla tavalla tiesuunnittelua ja tiehankkeiden toteutusta.

Tienpitoviranomainen muutettaisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi ja kunnalliset ilmoitukset muutettaisiin maakunnan ilmoitukseksi.

**Muut huomiot**

-

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

Lappeenrannan kaupunginhallitus 15.8.2017 § 401.pdf

Ropponen Milla
Lappeenrannan kaupunki