

LAKI LIIKENNEJÄRJESTELMÄSTÄ JA MAANTEISTÄ (Laki maantielain muuttamisesta)

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja hallituksen esitysluonnoksesta maantielain (503/2005) ja eräiden muiden lakien muuttamiseksi. Maantielakia koskevasta erillisestä hallituksen esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoja aiemmin 5.7.– 4.9.2017. Lausuntoaika päättyy 9.3.2018.

Keski-Suomen liitto esittää lausuntonaan seuraavaa:

YLEISET HUOMIOT ESITYKSESTÄ

Yleisenä huomiona liitto toteaa, että lakiesitys on sisällöltään huomattavasti laajempi kuin nykyinen maantielaki, joka koskee lähinnä maantietyhteyksien ylläpitämistä ja kehittämistä sekä tieratkaisujen suunnittelua. Maanteiden lisäksi lakiesitys pitää sisällään myös valtakunnantason ja maakuntatason liikennejärjestelmäsuunnittelun. Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ottaminen mukaan lakiin on merkittävä sisältö- ja tehtävälajennus, joka vaikuttaa keskeisesti uusiin maakuntiin ja niiden tulevaan toimintaan. Lakiesitys liittyy käynnissä olevaan maakuntauudistukseen ja siinä määritellään tarkemmin maakuntalaissa mainittu liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille.

Lakiehdotukseen sisältyy liikennejärjestelmäsuunnittelun ja sen tavoitteiden määrittely (15 a-e §). Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osana oleva 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää, mikä on tarpeellista ja tärkeää. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun laadinta vastaa menettelynä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden laadintaa, mitä liitto pitää hyvänä.

Lakiehdotuksen toteutuminen muuttaa liikennejärjestelmäsuunnittelun juridisesti maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa sekä maakuntakaavaa vastaavaksi maakunnan suunnittelujärjestelmän osaksi. Suunnitelman aiempaa virallisempi luonne näkyy kirjauksessa, jonka mukaan maakunnan alueilla toimivien viranomaisten tulee ottaa suunnitelma huomioon toiminnassaan. Koska liikennejärjestelmäsuunnitelman juridinen asema vahvistuu, tulisi lakiin kirjata, että maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hyväksyy maakunnan ylin päättävä elin eli maakuntavaltuusto.

Lain kirjaus maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteen sovittamisesta maakunnan muuhun suunnitteluun on liian epämääräinen. Tähän tulisi kirjata maakuntakaavan huomioiminen yhteen sovittamisessa, koska maankäyttö- ja rakennuslain muutosehdotuksessa (YM 25.1.2018) on maakuntakaavan sisältövaatimukseen (28 §) kirjattu liikennejärjestelmän toimivuuden huomioiminen.

TIENPIDON YLEISIÄ VAATIMUKSIA, PALVELUTASOA JA KUNNOSSAPITOJA SEKÄ VALVONTAA KOSKEVAN SÄÄNTELYN KEHITTÄMINEN (4, 13, 13 A, 15 O, 33, 100 B §:T)

Keski-Suomen liitolla ei ole huomautettavaa maanteiden luokitteluun (4 §). Matkojen ja kuljetusten palvelutasomäärittelyt maanteiden liikenteellisen merkityksen kannalta on hyvä asia (13 a §).

Lakiehdotuksessa määritellään maantien kunnossapito eri tieluokille (33 §). Runkoverkkoon kuuluville maanteiltä edellytettävä yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso on hyvä perusta maan tärkeimpien teiden, kuten valtatie 4, kehittämiseksi. Keski-Suomen liitto on jo huomionnut palvelusajatuksen tarkistetussa maakuntakaavassa. Se näkyy osassa valtateihin liittyvissä kehittämisakseleissa (<https://www.keskisuomi.fi/maakuntakaavantarkistus>). Runkoverkolla maanteiden kunnossapito on korkeatasoista, huonokuntoisia osuuksia on vähän tai ei lainkaan, ja niiden määrä ei kasva eikä teillä ole painorajoituksia.

Lakiehdotuksen mukaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä olosuhteista johtuvaa vaihtelua ja haittoja voi olla kohtuullisessa määrin ja huonokuntoisia tiejaksoja voi olla runkoverkkoa

enemmän. Termi ”kohtuullisessa määrin” on syytä täsmentää viimeistään lakiasetuksessa. Edelleen laissa todetaan, että muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito on sovitettu paikallisen liikenteen tarpeisiin ja teiden kunnossapidon taso on muuta tieverkkoa matalampi. Paikallisen liikenteen tarpeiden huomioiminen kunnossapidossa on oikeansuuntainen, mutta paikallisten yritysten ja elinkeinotoiminnan kannalta kunnossapidon taso ei saa olla liian matala.

Valtion erillisrahoitus ja tienpidon valtio-ohjaus johtaa siihen, että käytännössä uusien maakuntien päätösvalta uhkaa jäädä lähinnä nimelliseksi. Maakunnille ei jää aitoa mahdollisuutta vaikuttaa niin tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitettäviin alueellisiin liikenneinvestointeihin kuin teiden kunnossapitoonkin sekä tienpidon sopimuksen sisältöön.

LIKENNETEHTÄVIEN KOKONAISUUS MAAKUNTAUUDISTUKSESSA

Kannatettavaa on lakiehdotuksen kirjaus siitä, että maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma voidaan toteuttaa osana muuta maakunnan strategista suunnittelua.

RATALAIN MUUTOKSET

Ei kommentoitavaa. Sama luokittelua koskeva päätöksenteko kuin maanteissä eli LVM.

MUUT HUOMIOT