

Hallituksen esitysluonnos maantielain muuttamisesta (laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) - lausuntoyhteenvedo

Hallituksen esitysluonnoksesta laiksi maantielain muuttamisesta annettiin yhteensä 89 lausuntoa. Lausuntoja tuli ELY-keskuksilta, maakuntien liitoilta, kaupungeilta, ministeriöiltä, valtion virastoilta sekä esimerkiksi henkilöstöä ja elinkeinoelämää edustavilta tahoilta ja järjestöiltä.

Maantielain uudistamiseen ja uudistuksen tavoitteisiin suhtauduttiin positiivisesti lähes kaikissa lausunnoissa. Lakiehdotuksen selkeyttä, tavoitetta ja keinoja kiiteltiin useimmissa lausunnoissa, mutta muutamassa laissa valittuihin keinoihin näiden tavoitteiden saavuttamiseksi suhtauduttiin negatiivisesti.

Lausunnoissa esitettiin useita täydennys- ja muutostarpeita ja osa näistä muutoksista vaatii perusteellista pohdintaa yhdessä sidosryhmien kanssa. Kritiikkiä esitettiin niin laista yleisemmällä tasolla kuin yksittäisten lakitekniesten seikkojen osalta. Lisäksi lain voimaantulon synkronointi maakuntaudistuksen ja liikenneviraston virastouudistuksen kanssa nousi useasti esille.

Yleisesti tärkeinä seikkoina pidettiin maanteiden valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta päättämistä ja sille määritettävän palvelutason määräytymistä, maakunnille riittävän itsehallinnon takaamista ja maakuntien resurssien ja osaamisen turvaamista, liikkeenluovutusperiaatteen soveltamista henkilöstön siirtyessä sekä pitkäjänteisyyden ja jatkuvuuden takaamista 10-12 vuoden valtakunnallista toimenpidesuunnitelmaa laadittaessa. Erimielisyyksiä lausunnonantajien kesken heräsi mm. mahdollisuudesta säätää maantien käytön maksullisuudesta sekä maakuntien välisten yhteistyöalueiden määrästä. Useassa lausunnossa nostettiin myös esiin tienpidon järjestämiseen liittyen kustannusten nousun, hallinnon monimutkaistumisen sekä tienpidon tason ja toimintatapojen pirstaloitumisen riskit. Monissa lausunnoissa nostettiin esille kunnissa ja kaupunkiseuduilla tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu, jonka suhdetta maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmiin tulisi selvittää.

Lausuntojen pääpiirteinen sisältö lausujaryhmittäin

Maakuntien liitot pitivät lausunnoissaan tärkeänä maakuntien tosiasiallista itsehallintoa ja sen varmistamista. Varsinkin se, ettei maakunta yksinään voi muodostaa yhteistyöaluetta nähtiin tätä itsehallintoa rajoittavana. Sen sijaan yhteistyöalueiden määrän rajoittamista pidettiin pääosin positiivisena keinona tienpidon osaamisen ja resurssien hajauttamisen estämiseksi. Valtion erillisrahoituksen ja tienpidon valtio-ohjauksen nähtiin mahdollisesti johtavan siihen, että maakunnilla säilyy vain nimellinen päätöksentekovoima. Tärkeänä nähtiin myös maakuntien mahdollisuus käyttää myös yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon. Kritiikkiä herätti se, että lakiesitysluonnos ei sisällä kunnissa ja kaupungeissa tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua. Lisäksi tunnistettiin riski maakuntien lisääntyvistä resurssi- ja osaamistarpeista.

Kaupungit ja eräät kuntayhtymät (HSL, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä) katsoivat ongelmaksi sen, että laissa ei erikseen mainita kuntia tai kaupungeja ja niiden roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Lisäksi useampi kaupunki näki epäselvänä eri toimijoiden roolit ja vastuut uuden lain mukaisessa järjestelmässä sekä lain suhteen muihin lakeihin, kuten maankäyttö- ja rakennuslakiin. Mm. maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman oikeudellista ohjausvaikutusta kuntien, kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä yleiskaavoitukseen tulisi täsmentää.

ELY-keskusten lausunnoissa lakiehdotus nähtiin pääosin positiivisena ja kannatettavana muutoksena nykytilaan. Erityisesti mainittiin liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällyttäminen lakiin, pitkäjänteisyyden mahdollistava valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällytettävä 10–12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelma, yhteistyöalueiden määrällinen yläraja sekä palvelutason yhtenäisyys. Parannusehdotuksina esitettiin mm. kaikkien liikennemuotojen sisällyttäminen lakiin sekä mahdollisuuksien mukaan vähemmän byrokraattisten toimintamallien löytäminen. Erityisesti ongelmana nähtiin maakunnille aiheutuvat resurssi- ja osaamishaasteet.

Ministeriöt pitivät myös esitystä pääosin positiivisena. Tieverkon omistajuuden säilyttämistä valtiolla ja palvelutason määrittelyä kannatettiin. Tämän lisäksi korostettiin esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnittelun ja alueidenkäytön suunnittelun vahvaa kytköstä.

Muut viranomaiset kiinnittivät huomiota esimerkiksi siihen, että lakia tulisi kehittää kattamaan kaikki liikennemuodot, kulkutavat ja saavutettavuuden tarpeet. Lisäksi sopimusmenettelystä pelättiin aiheutuvan lisäbyrokratiaa nykyiseen järjestelmään verrattuna.

Henkilöstöä edustavat tahot pitivät riskinä sitä, että toiminnot uudelleen hajautettaessa menetettäisiin keskittämällä jo saavutetut hyödyt. Lisäksi korostettiin henkilöstön asemaa ja liikkeenluovutusperiaatetta lain voimaantulon yhteydessä.

Elinkeinoelämää edustavat tahot suhtautuivat erittäin myönteisesti varsinkin palvelutason määrittelyyn, tieverkon yhtenäisyyden tavoitteeseen ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Kontrastina maakuntien liitoille, jotka korostivat maakuntien itsehallinnollista asemaa, vaadittiin riittävän ja valtakunnallisesti yhtenäisen palvelutason järjestämiseksi vielä suurempaa kontrollia valtionhallinnon taholta. Huolta herätti resurssien riittävyys ja tienpidon pirstaloitumisen riski. Muutamassa lausunnossa esitettiin esimerkiksi yhteistyöalueiden määrän rajaamista yhdeksää pienemmäksi.

Lausuntojen pääasiallinen sisältö asiaryhmittäin

Yleiset huomiot

Yleisesti

Pääasiallisesti vastaanotto lakiehdotukselle lausunnoissa oli positiivinen ja uudistuksia pidettiin kannatettavina. Tämä oli yleinen asenne kaikkien eri lausunnonantajaryhmien keskuudessa. Annetuista 85 lausunnosta noin 20 käsittivät sisältönään ainoastaan yksinkertaisen lakiehdotusta tukevan mielenilmaisun.

Maakuntien tosiasiallinen yhteistyö sekä runkoverkon määrittely ja sen yhteneväinen palvelutaso nähtiin olennaisina seikkoina useissa lausunnoissa. Myös valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan suhtauduttiin positiivisesti lähes kaikissa lausunnoissa. Toisaalta tienpidon jättäminen ainoastaan maakuntien yhteistyön varaan nähtiin joissain lausunnoissa epäselväksi sekä epävarmaksi, varsinkin elinkeinoelämän edustajien tahoilta.

Maanteistä ja liikennejärjestelmistä säättäminen yhdessä laissa

Muutamassa lausunnossa katsottiin, että liikennejärjestelmäsuunnittelusta säättäminen maanteistä säättämisen yhteydessä on keinotekoisia ja muodostaa epäloogisen kokonaisuuden. Maanteiden katsottiin olevan kokonaisuudessaan liikennejärjestelmäsuunnittelusta erillinen asiakokonaisuus ja maantielain yhdistäminen liikennejärjestelmäsuunnitteluun katsottiin olevan harhaanjohtavaa, liikennejärjestelmäsuunnittelun kuitenkin koskiessa muitakin liikennemuotoja, liikenteen palveluita sekä toimijoita.

Vaikutusten arviointi

Yleisemmin vaikutusten arvioinnin laajuutta ja laatua kritisoitiin joissain lausunnoissa. Erityisesti esiin nostettiin henkilöstövaikutusten sekä niihin liittyvien lisäresurssitarpeiden arvioinnin puutteellisuus mm. Pyöräliitto ry:n, Liikenneviraston sekä ELY-keskusten toimesta. Pyöräliitto ry peräänkuulutti myös tasa-arvovaikutusten arviointia suhteessa kulkumuotoihin ja niiden käyttäjiin sekä vaikutuksien arviointia laajemmin eri ryhmien, kuten lasten, nuorten ja vanhusten, välillä. Helsingin seudun liikenne – kuntayhtymä puolestaan katsoi, että ”esityksessä on todettu, ettei lakiesityksellä ole merkittäviä ympäristövaikutuksia, mikä on ristiriidassa lakiesitykseen liittyvien mahdollisten resurssimuutosten kanssa”. Valtiovarainministeriö taas huomioi, ettei rahoitus- ja ohjausmallin osalta ole kuvattu tietojärjestelmiin kohdistuvien muutosten suuruutta eikä kustannusarvioita valtion toimijoiden ja maakuntien osalta. Liikenneturva painotti lausunnossaan esityksen vaikutusten arviointia erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu (1a luku)

Yleisesti

Yleisesti ottaen liikennejärjestelmäsuunnittelun kirjaamista lakiin pidettiin kannatettavana. Liikennejärjestelmän valtakunnallinen yhteneväisyys ja sen pitkäjänteinen suunnittelu katsottiin tärkeäksi. Runkoverkon määrittely ja sen osille erikseen määriteltävä palvelutaso herätti kiitosta erityisesti elinkeinoelämän edustajien keskuudesta, mutta myös muidenkin lausunnonantajien tahoilta.

Olennaiseksi nähtiin monissa lausunnoissa se, että liikennejärjestelmäsuunnittelu kaikilla tasoilla kiinteästi liittyy maankäytön suunnitteluun. Valtakunnan tasolla se tarkoittaa sitä, että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tulee ohjata liikennejärjestelmäsuunnittelua. Yleisesti katsottiin, että liikennejärjestelmäsuunnittelun, alueidenkäytön suunnittelun ja alueiden kehittämisen yhteyden pitäisi ilmetä lakitekstistä enemmän.

Ohjausvaikutuksia painotettiin useissa lausunnoissa, kuin myös maakunnallisella tasolla tapahtuvan liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikutusta valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Ylipäättään eri tasoilla tapahtuvan suunnittelun vuorovaikutus laajasti eri viranomaistahojen ja sidosryhmien kanssa katsottiin tärkeäksi, liikennejärjestelmäsuunnittelun yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana.

Myös liikennesuunnittelun suhde esimerkiksi kuntien MAL-töiden ohessa tekemiin vapaaehtoisin suunnitelmiin nähtiin vaikeaselkoiseksi.

Kaupunkien ja kaupunkiseutujen asema liikennesuunnittelussa

Useat tahot katsoivat lainvalmistelutyössä erehdykseksi kaupunkien ja kaupunkiseutujen jättämisen kokonaisuudessaan lakiesityksen ulkopuolelle. Kaupunkiseudut ja suuret kaupungit ovat liikennejärjestelmäsuunnittelussa keskeisiä toimijoita ja ne tulisi tunnistaa erityisinä kumppaneina määriteltäessä maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua. Moni lausunnonantaja katsoi, että tätä tulisi käsitellä lain perusteluissa. Erimielisyyttä sen sijaan heräsi lausunnonantajien kesken siitä, tulisiko kaupunkien ja kaupunkiseutujen roolista ja suhteesta muuhun liikennejärjestelmäsuunnitteluun säätää suoraan lakitekstissä. Tätä laissa säätämistä vastustivat mm. Kuntaliitto, monet kaupungit sekä ympäristöministeriö.

Kaupunkien ja kaupunkiseutujen liikennesuunnittelun jättäminen pois lakiehdotuksesta on myös nostanut joissain lausunnoissa esiin kysymyksen siitä, mikä on maakuntien liikennejärjestelmäsuunnittelun ja kaupunkien liikennesuunnittelun välinen suhde. Sen sijaan esimerkiksi ympäristöministeriö kat-

soi, ettei kaupunkiseuduilla tapahtuvan liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnittelun muotoja tai niiden kytkeytymistä maakuntatasolla tapahtuvaan liikennesuunnitteluun ole tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista säätää lailla.

Tienpidon järjestämismalli

Epäselvät roolit ja vastuut

Useat eri tahot kritisoivat lakiehdotusta epäselvistä rooleista ja vastuista tienpidon toimijoiden kesken sekä epäselvää terminologiaa lakitekstissä. Erityisesti yhteistyöalueiden ja maakuntien välinen vastuunjako nähtiin epäselväksi ja siihen kaivattiin tarkennusta. Lisäksi tienpidon sopimusten tarkka suhde muihin suunnitelmiin nähtiin epäselvänä ja tarkennusta vaativana.

Myös tienpidon rahoituksen määräytymistä ja siihen sovellettavia periaatteita pidettiin maakuntaliittojen taholta epäselvänä.

Lisäksi oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että sääntely näyttäisi ehdotetussa muodossaan mahdollistavan lähtökohtaisesti minkä tahansa tienpitäjälle laissa säädetyn tehtävän siirtämisen sopimuksella yhteistyöalueelle, joka ei liene sääntelyn tarkoituksena. OM:n mukaan sopimuksen asiallista käyttöalaa on erityisesti perustuslain 2 §:n 3 momentti huomioon ottaen tältä osin välttämätöntä rajata olennaisesti ehdotetusta.

Maakuntien itsehallinto ja tasavertaisuus

Varsinkin maakuntaliitot korostivat maakuntien itsehallinnollista asemaa ja tosiasiallista päätöksentekovaltaa uuden lain mukaisen järjestelmän yhteydessä. Esimerkiksi maakuntien välisten yhteistyöalueiden määrän rajoittaminen katsottiin joissain lausunnoissa maakuntien päätöksentekovaltaa rajoittavaksi tekijäksi. Yleisemmin kuitenkin yhteistyöalueiden määrän rajaaminen katsottiin kannatettavaksi ja tienpidon keskittämistä turvaavaksi, muutamissa lausunnoissa (esimerkiksi SKAL ry ja Suomen Yrittäjät ry) tätä yhteistyöalueiden määrää toivottiin jopa pienemmäksi kuin nykyisessä ehdotuksessa. Ylipäättään negatiivisimpia mielipiteitä herätti tienpidon jo toteutettujen keskittämisten ja niistä saatujen etujen purkautuminen hajauttamalla tienpito maakuntiin. Maakuntien yhteistyöalueiden nähtiin lievittävän tätä haittaa.

Joissain lausunnoissa nousi esiin lisäksi resurssipulasta johtuva maakuntien näennäinen päätösvalta. Rahoituksen ollessa vähäistä katsottiin, että tienpidon rahoitus käytännössä vain virtaa maakuntahallinnon läpi jättämättä maakunnille liikkumavaraa. Myös maakuntien mahdollisuuksia vaikuttaa alueellaan sijaitsevan tieverkon palvelutason määräytymiseen pidettiin tärkeänä.

Maakuntaliitot kritisoivat sitä, ettei yleiskatteellista rahoitusta ole mahdollista käyttää tienpitoon, vaikka maakunnat katsoisivat sen kannattavaksi esimerkiksi teollisuuden vaatiman liittymän rakennuttamisen yhteydessä. Näiden lausuntojen mukaan se, miten maakunta järjestää tienpidon ja millä rahoituksella, tulisi jättää maakuntien harkintavaltaan. Katsottiin, että maakunnilla tulisi olla oikeus käyttää myös yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon, mikäli tämä maakunnassa katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Valtion erillisrahoituksen ja tienpidon ohjauksen katsottiin kaventavan maakuntien itsenäistä päätösvaltaa huomattavasti.

Elinkeinoelämän edustajien keskuudessa katsottiin, päinvastoin kuin maakuntaliitoissa, että valtionhallinnon läheinen ohjaus ja -valvonta on elintärkeää lakiehdotuksen mukaisen järjestelmän toimimiseksi. Liikenneviraston läheistä ohjausta ja valvontaa pidettiin olennaisena, ja eräässä lausunnossa ehdotettiin myös erillisen valvontaviranomaisen perustamista tienpidon asianmukaisen järjestämisen varmistamiseksi.

Esityksen tuomat resurssitarpeet

Monissa lausunnoissa nähtiin lähes ylityspääsemättömäksi ongelmaksi maakuntien nouseva resurssi- ja osaamistarve. Katsottiin mm. että esityksestä johtuva lisäbyrokratia saattaa pahimmillaan mitätöidä esityksestä nousevat hyödyt. Joissain lausunnoissa pidettiin tärkeänä esimerkiksi yleissuunnittelun tapahtumista maakunnissa osaamistason ylläpitämiseksi, mutta toisaalta esitettiin huoli asiantuntevan henkilöstön riittämisestä kaikkiin maakuntiin. Liikenneviraston eli tienpitäjän ja maakuntien välisestä läheistä yhteistyötä ja koulutusten järjestämistä tätä osaamistarvetta helpottamaan pidettiin tärkeänä.

Yleisesti ottaen ongelmaksi nähtiin riittävät resurssit ja osaavan henkilökunnan riittäminen sekä valtakunnallisella, yhteistyöalueellisella että maakunnallisella tasolla.

Tie- ja yleissuunnitelmien hyväksymistä koskeva 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, katsoi Pirkanmaan liitto kyseenalaiseksi sen, voiko sama viranomainen riippumattomasti hyväksyä laissa tarkoitettuja yleis- tai tiesuunnitelmia. Myös 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.

Maantietä ja tienpitoa koskevat sisällölliset huomiot

Pyörätieverkko

Varsinkin edunvalvontajärjestöissä (Pyöräliitto ry, MaRa ry), kaupungeissa ja elinkeinoelämän edustajien keskuudessa nähtiin tärkeänä pyöräverkon kattavuuden varmistaminen ja ylipäättään sen huomioiminen lainsäädäntötyössä. Pyöräilyn nousevan tärkeyden vuoksi kaupungeissa pidettiin tärkeänä myös pyöräilyverkon asianmukaisuus ja sen turvallisuuden varmistaminen esimerkiksi liukkauden eston kautta.

Runkoverkon kattavuus

Maakuntaliitot katsoivat olennaiseksi sen varmistamisen, että määritettävä runkoverkko on kattava ja ulottuu jokaisen maakunnan alueelle. Lisäksi kaupunkeja tulee kuulla, sillä useat runkoverkon solmukohdat sijaitsevat nimenomaan kaupunkien tai kaupunkiseutujen alueella.

Runkoverkon palvelutason määräytymiseen puolestaan katsottiin maakunnilla pitävän olla mahdollisuus vaikuttaa omalla alueellaan sijaitsevan tieverkon osalta.

Maantien käytön maksuttomuus

Erimielisyyksiä lausuntojen välillä herätti pykälä 12 §, jossa säädetään maanteiden käytön maksuttomuudesta. Pykälään ei ollut lausuttavana olleessa lakiluonnoksessa esitetty muutosta maanteiden maksullisuuden osalta. Osassa sitä kiiteltiin ja maanteiden käyttö nähtiin kansalaisen perusoikeutena, kun taas toisissa nähtiin, että tulisi pitää mahdollisena tienkäyttömaksujen käyttöönotto vähintäänkin joidenkin ryhmien osalta, kuten ulkomaisen rekkaliikenteen. Mm. Varsinais-Suomen ja Hämeen liitot, Pyöräliitto ry, Tampereen ja Kuopion kaupungit, ympäristöministeriö, Kuntaliitto sekä HSL katsoivat, että maksullisuuden poissulkeminen lakiteitse estää mahdollisuuden käyttää yhtä liikenteen hallinnan keinoa tai kerätä rahoitusta liikenneinvestointeihin esimerkiksi satunnaisilta käyttäjäryhmiltä.

Lisäksi Saaristoasiain neuvottelukunta vastusti kiihkeästi maantielautoille syntyvää käyttömaksumahdollisuutta sekä katsoi, että kysymys liikenneväylien käytön mahdollisesta maksullisuudesta ruuhka-keskuksissa, moottoriteillä ja haja-asutusalueilla tulee ratkaista kokonaisvaltaiseen tarkasteluun perustuen, mitä asian yhteydessä ei ole tehty.

Yksityistierumpujen kunnossapito

Erityisesti yksityisteiden liittymien tierumpujen kunnossapidon siirtäminen yksityisiltä valtiolle herätti paljon kiittelyä ja nähtiin yleisesti positiivisena muutoksena, uudistuksen varmistamiseksi tierumpujen riittävän kunnossapidon tason sekä sen ollessa pitkällä aikavälillä valtiollekin kannattavaa siitä koituvien hyötyjen ylittäessä siitä valtiolle koituvat kustannukset.

Siirtymäsäännökset

Lain voimaantulo

Useassa lausunnossa huomioitiin lain voimaantulon synkronoiminen sekä maakuntauudistuksen voimaantulon että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen kanssa.

Virastouudistuksen ajankohta ja suhde maantielain uudistukseen nähtiin ongelmalliseksi ja mm. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi katsoi, että virastouudistuksesta aiheutuvat muutokset on huomioitava liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettavan lain jatkovalmistelussa, sillä liikennehallinnon virastouudistuksesta voi aiheutua valtion virastoja koskevia muutoksia useaan kohtaan laissa, myös uusiin säännöksiin liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja valtion ja maakuntien välisestä suhteesta tienpidossa.

Henkilöstö

Varsinkin henkilöstöjärjestöt näkivät henkilöstön aseman lain voimaantullessa epävarmana ELY-keskusten tullessa lakkautetuksi ja suurten henkilöstömäärien siirtyessä sekä maakuntien että valtionhallinnon palvelukseen. Esimerkiksi palkansaaajien etujärjestön, Pardia ry:n, lausunnossa todettiin, että hallituksen esitykseen tulisi joko henkilöstövaikutusten arviointiin tai lain yksityiskohtaisiin perusteluihin lisätä maakuntauudistuksen ja liikennehallinnon virastouudistuksen periaate, että henkilöstön pakkosiirrot minimoidaan ja henkilöstö voi jäädä työskentelemään nykyisillä virka- ja työskentelypaikkakunnillaan.

Henkilöstön osalta katsottiin myös, mm. Rakli ry:n taholta, että, vaikka esityksessä lähdettiin siitä, liikkeenluovutusta sovelletaan henkilöstön siirtoon maakuntakonserniin kuuluvaan ja maakuntien määräysvallassa olevaan yhteisöön, joka perustetaan viimeistään 31.12.2020, niin tätä siirtymäaikaa tulisi pidentää, ettei vuoden 2020 jälkeen tapahtuvissa siirroissa jokaisessa yksittäistapauksellisesti arvioimaan, tulevatko voimassa olevien lakien liikkeenluovutusta koskevat säännökset noudatettavaksi, mikä puolestaan on omiaan aiheuttamaan epävarmuutta.

Sopimukset

ELY-keskusten yhteisessä lausunnossa nousi esiin se, että lakiin olisi hyvä lisätä mahdollisuus käyttää myös Liikenneviraston lain voimaan astuessa voimassa olevia puitesopimuksia esimerkiksi 31.12.2022 saakka. Heidän mukaansa tämä helpottaisi maakuntien hankintatyötä huomattavasti. Liikennevirasto nosti esiin ehdotuksen 127 §:n 2 momentin, jossa säädetään sopimusosapuolten oikeudesta irtisanoa sopimus. Liikennevirasto katsoo, ettei esitetyn kaltaiselle irtisanomisoikeudelle ole perusteita. Esimerkiksi rakennusurakkasopimusten tai hoidon alueurakkasopimusten päättymisen esitetyn irtisanomisoikeuden nojalla kesken sopimuskauden olisi käytännössä erittäin vaikeaa hoitaa ja lisäisi tilaajalle aiheutuvia kustannuksia huomattavasti.

Kunnossapidon käsitteet

Esityksen mukaan myös teiden kunnossapidon käsitteet muokattaisiin vastaamaan yhdyskuntatekniikan alan toiveita, joka mahdollistaa sen, että liikennevirastossa, maakunnissa ja kunnissa käytettäisiin yhtenäistä nimikkeistöä. Esimerkiksi Joensuun kaupunki pitää hyvänä, että käsitteistö saadaan lopultakin yhtenäiseksi, koska nykyisin kunnissa ja liikennevirastossa käytettävien nimikkeistöjen erilaisuus aiheuttaa usein sekaannuksia.

Lausunnoissa esitettiin myös muita yksityiskohtaisia huomioita esitettyihin muutoksiin ja maantielain nykyiseenkin sääntelyyn. Yhtenä asiakokonaisuutena esiin nousi esimerkiksi sähkö- ja telekaapeleiden sijoittaminen maanteiden varteen ja tähän liittyvä sääntely siirtokustannuksista (42, 42a – b §). Toinen asiakokonaisuus, joka nousi esiin (YTL ry:n, Keski-Suomen kauppakamarin, MaRa ry:n toimesta) koski maanteiden varrella sijaitsevia palvelualueita, palvelualueen käsitettä yleensä sekä niiden suunnittelua, joka oli em. tahojen mielestä tärkeää niin yksityisen kuin kaupallisenkin liikenteen kannalta.