

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 kestävästä kehittämisestä. Suunnittelun laadullisten tavoitteiden tulisi näkyä myös 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 iso osa ihmisten ympäristökokemuksista on liikenneympäristön muovaamaa. Tiemaisema on keskeinen osa suomalaista kulttuurimaisemaa. Lakiesitys ei kuitenkaan sisällä em. tarkastelunäkökulmaa ja siitä johdettuja liikenneympäristön ja sen suunnittelun laatutavoitetta. Tavoitteisto liikennejärjestelmän ja -verkon roolille aluekehityksen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten 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 tukevat 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 liikennepoliittikkaa, myös - ja ennen kaikkea - valtakunnallista kasvupolitiikkaa. Suomella ei ole kansantalouden varaa kasvattaa muihin Pohjoismaihin nähden nyt jo syntynyttä infra- ja investointikysyntää kansantalouden kasvun tästä kärsimättä.

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 lii-

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

Liikennejärjestelmän haasteita ja kehittämistarpeita on eniten kaupunkiseuduilla. Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä jättää kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun lain ulkopuolelle. Asian tärkeys tulisi tunnistaa ja nähdä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyö osana skaalautuvaa maakunnallista liikennejärjestelmätyötä samalla liian useita päällekkäisiä suunnittelutasoja välttämällä.

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 liikennejärjestelmäkokonaisuuden 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 liikenteen suunnitelma (15 m §). Tässä yhteydessä olisi hyvä tuoda esiin myös ja em. tienpidon ja liikenteen suunnitelman kytkeytyminen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

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. 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 valtakunnallisten linjausten sekä maantieverkon kunnon pohjalta. Vain pieni osuus rahoituksesta on sellaista, jonka kohdentaminen jäisi maakuntien vapaasti päätettäväksi. Lakiesityksestä poiketen Hämeen liitto lausuukin, että maakunnille on annettava mahdollisuus käyttää yleiskatteellista rahoitusta alueelliseen tienpitoon näin halutessaan.

Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu

ei kommentteja

Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaansäilyttämiseen 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 soteuudistuksen voimaansäilyttämisen 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 voimaansäilyttämisen 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