9.3.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopalvelu.fi

Viite: Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta/ LVM/1770/03/2016

**Lahden kaupungin lausunto hallituksen esityksestä maantielain muuttamisesta**

**Yleiset huomiot esityksestä**

Ehdotus laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä kohdistuu pääosin valtion tehtävien uudelleen organisointiin mahdollisen maakuntauudistuksen myötä. Lakiehdotuksen valmistelua ja esityksen perusteluita heikentää selvästi maakuntauudistuksen muun osuuden keskeneräisyys. Kuntien suuri rooli ja merkitys liikenteen ja maankäytön suunnittelussa, toteutuksessa ja ylläpidossa on ilmeisesti osin edellä olevan perusteella jäänyt lakiesityksessä hyvin vähälle huomiolle ja osin vielä ristiriitaisesti esitettynä.

* Lakiehdotuksen perusteluissa (2 §) sanotaan, että ”tässä laissa ei säädettäisi kunnissa ja kaupungeissa tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta”, mutta kuitenkin laissa (15 c §) edellytetään, että ”maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on otettava huomioon maakunnan alueella toimivien viranomaisten toiminnassa”. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ei voi olla sitovaa roolia kuntiin. Tämä asia tunnustetaan nykyisen maantielain ja myös nyt valmisteltavan lakiehdotuksen pykälässä 17 (Tien suunnittelu ja alueiden käytön suunnittelu). Pykälän 15 c tekstiä on tarkennettava.
* Kuntien ja kaupunkien merkittävä rooli valtion yhteistyökumppanina olisi tarpeen kirjoittaa erityisesti luvun 1 uusiin osiin 1a ja 1b. Kuntien kannalta haasteellista on neuvotteluosapuolien lukumäärän selvä lisääntyminen, mikä väistämättä hidastaa ja vaikeuttaa yhteisten asioiden hoitamista. Uhkana on myös resurssien riittävyys. Tätä asiaa olisi mahdollista selkeyttää kirjaamalla lakiesityksen nykyistä selvemmin valtio-osapuolten hierarkkinen vastuu valtakunnallisissa ja maakunnallisissa asioissa. Samoin osiin 1a ja 1b on tarpeen kirjoittaa valtio-osapuolten velvoite yhteistyöhön (vähintäänkin lausuntomenettely) kuntien kanssa liikennejärjestelmäsuunnittelussa muutoinkin kuin maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevassa kohdassa (15 c §).

**Tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä valvontaa koskevan sääntelyn kehittäminen**

Työnjako liikenneviraston ja maakuntien välillä tulee kuntien ja erityisesti asukkaiden kannalta vielä nykyistäkin vaikeammin ymmärrettäväksi.

Liikenneviraston rooli maanteiden omistajana ja rahoituksesta päättäjänä ei tule toimimaan ongelmitta, kun maakunnille annetaan samalla vastuu järjestää kunnossapito. Maakunnittain syntyy varmasti erilaisia tapoja järjestää asioita eikä se ole sen mukaista, mitä muutoksessa muutoin on tavoiteltu. Kun kyseessä on kuitenkin kunnossapidon osalta palveluiden hankinta, paljon hyviä perusteita löytyisi keskitetystä hankintaorganisaatiosta. Esityksessä on kohtia,

joissa on selvästi tunnistettu jo valmistelun aikana riskejä maakuntien rajapinnoissa, ja niiden

riskien poistamiseksi on kirjattu jo päätöksentekomalleja. Tämä osoittaa, että esitettävän työnjaon luonnolliseen toimivuuteen ei voida luottaa. Miten ongelmatilanteissa uskotaan liikenneviraston ja maakuntien sopimusten toimivan? Mitä saavutetaan mallilla, jossa asiantuntijat laitetaan vuosittain tuottamaan sopimuksia ja hukkaamaan sitä kautta arvokkaita resurssejaan? Valtion sisäisessä järjestelyssä liikenneviraston ja maakunnan välillä kirjaukset siitä, että rakennetaan maakuntien työtä valvova organisaatio, on selvää resurssien hukkaamista.

**Liikennetehtävän kokonaisuus maakuntauudistuksessa**

Nykyisen maantielain laajentaminen käsittämään myös liikennejärjestelmäsuunnittelun ja muutoinkin koskemaan kaikkia liikennemuotoja ja toimintatapoja on hyvä ratkaisu. Tässä tilanteessa samanaikaisesti valmisteltavan oleva maakuntauudistus aiheuttaa kuitenkin ilmiselvästi suuria vaikeuksia hallita lainsäädännöllä tätä kokonaisuutta. Maakuntia tulisi olemaan 18 kappaletta, mutta tienpitoalueita enintään 9. Lain pykälässä 15 f sanotaan, että ”jos maakunta kykenee yksin järjestämään tienpitotehtävän…se voi muodostaa tienpitoalueen yksin edellyttäen, että tiepitoalueiden yhteismäärä ei ylitä yhdeksää”. Tällä määrärajauksella lakiehdotukseen olisi ollut perusteltua jo esittää suoraan pykälän 15 h mukaisesti nimetyt tienpitoalueet.

**Muut huomiot**

Lakiesityksen vuorovaikutusta koskevassa pykälässä (27 §) voisi olla tarpeen harkita, että ainakin taajaan asutuilla alueilla tiesuunnitelmaa laadittaessa noudatettaisiin maankäyttö- ja rakennuslain (ja asetuksen) katusuunnitelmien laatimisessa edellytettyä vuorovaikutusmenettelyä.

Lahdessa 9.3.2018

Olli Alho

kaupunkikehitysjohtaja

Lahden kaupunki