

Liite Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoon
4.9.2017 liittyen Liikenne- ja viestintäministeriön
lausuntopyyntöön 5.7.2017 / Hallituksen esitys
maantielain muuttamisesta (503/2005)

Yksityiskohtaiset huomiot lakiesitykseen

- Lakiesityksessä todetaan, että maakunnat toimivat joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. Tätä ei kuitenkaan ole missään lakitasolla määritelty ja julkisen henkilöliikenteen tehtävä on maakuntien vapaaehtoinen tehtävä.
- Asiakaspalvelun osoittaminen erilliseksi Liikenneviraston tehtäväksi kaipaa kuvausta siitä, miten maakuntien ja Liikenneviraston välinen työnjako on ajateltu toteutettavaksi.
- 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, runkoteistä. Esitämme, että "vilkas tie" -termistä luovuttaisiin sen määrittelyn vaikeuden takia. (liittyy myös 13 a §)
- Tekstissä todetaan, että myös muu kuin valta- tai kantatie voi olla runkotie – onko tämä tarkoituksenmukaista, vai pitäisikö sellainen seututie nostaa valta- tai kantatieksi?
- Maantien luokittelua käytetään maankäyttö- ja rakennuslaissa. Onko MRL tarvetta kirjata palvelutasotavoitteista tai runkoteistä jotain?
- 3§ perusteluissa todetaan: Korjaamisella palautetaan vaurioitunut tie tai rakenne nykytarpeita vastaavalle tasolle – esitämme uudelleenmuotoilua: Korjaamisella palautetaan vaurioitunut tie tai rakenne nykytarpeita vastaavalle rakenteelliselle tasolle.
- 3§ Selkeitä olisi pitänyt termeissä "maakunta" ja "tienpidon yhteistyöalue" ja luopua "liikenneviranomaisen"-termistä.
- *11§ Momentissa 2: Liikennevirasto vastaa erityisestä syystä yleis- tai tiesuunnitelman laatimisesta.* Tässä on riski liittyen suunnittelun ohjaukseen ja suunnitelmallisen kokonaisuuden hallintaan, kun samalla tiellä voi olla suunnitteilla useita toimenpiteitä ja niiden suunnittelusta vastaavat eri tahot. Samoin esimerkiksi rakenteenparantamistoimenpiteiden ohjelmoinnissa tulisi olla riittävä tieto käynnissä olevasta muusta suunnittelusta ja suunnittelun myötä saadusta lähtötiedosta
- 13 § Maantieverkon kehittäminen, rakentaminen ja kunnossapito
Neljännessä momentissa mainitun automaation edistämisen perusteluissa mainitaan hyvälaatuiset kaistamerkinnot ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Tässä on syytä huomioida merkittävänä automaation luonnetta suomalaisissa olosuhteissa määräävänä tekijänä talvi, jolloin automaatio ei voi täysin nojata siihen, mitä tienpintaan on merkitty kaistamerkinnot. Suurta osaa Suomen tieverkosta ei voida pitää läpi talven täysin lumesta vapaana, että automaattiajaminen olisi kaistamerkinnotien varassa laajasti mahdollista. Poikkeusolosuhteita, joissa kaistamerkinnot eivät näy, on paljon myös niillä väylillä, joilla kaistamerkinnot muuten saadaan pidettyä näkyvissä.
- 13 a § Maanteiden palvelutaso
Toisessa momentissa viitataan vilkasliikenteisiin valta- ja kantateihin. Lakitekstissä parempi olisi käyttää aiemmin luotua luokittelua ja puhua tässä esimerkiksi vain runkoteistä.
Perusteluosiossa mainitaan mm. 80 km/h nopeusrajoitus yhtenä palvelutason määrittäjänä. Jos nykyinen maantie ei täytä asetetun lakisääteisen palvelutasonsa vaatimuksia esim. 80

km/h nopeustasosta, onko tilanne lainvastainen ja mitä se tarkoittaa, eli velvoittaako laki osoittamaan kohteeseen sen palvelutason nostamisen edellyttämän rahoituksen?

- **15 f § Menettely suunnitelmia valmisteltaessa**
1 Momentissa mainitaan, että lausunto on pyydettävä toimijoilta, joiden tehtäviin suunnitelma olennaisesti liittyy. Tämä ilmeisesti tarkoittaa, että yksityisiltä yrittäjiltä on aina pyydettävä lausuntoa silloin, kun heidän kiinteistölleen on toiminnan kannalta keskeinen kulkuyhteys maantieverkolta? Esimerkiksi erikoiskuljetusyrittäjän varikko. Tässä voi olla suuri haaste se, että tällaisia toimijoita on joskus erittäin vaikea tunnistaa, erityisesti kun puhutaan liikennejärjestelmätasoisesta suunnittelusta. Lakisääteinen lausuntopyyntövelvoite tulee kohdistaa vain selkeästi osoitettaviin ja tunnistettaviin tahoihin.
3 Momentissa mainitaan, että kaikille muille on varattava mahdollisuus tutustua suunnitelmaluonnoksiin. Tämä on hyvin laaja käsite, "kaikki muut", tämä tulisi rajata esimerkiksi "asianosaisiin" tai "kansalaisiin".
- **15 i § Tienpidon yhteistyöalueista sopiminen**
 Olisi tarpeen määritellä jonkinlainen valtakunnallinen koordinointi sopimusten laadinnassa, ettei synny esim. sellaista tilannetta, että sopimusalueita on keskinäisen sopimisen jälkeen koossa 8 ja jäljellä kaksi sopimusten ulkopuolista maakuntaa, joiden on pakko keskenään sopia erittäin epäedullinen yhdeksäs sopimus. Jo laadittuihin sopimuksiinhan ei ilmeisesti tässä edes valtioneuvoston päätökselle ole annettu vaikutusmahdollisuutta?
 Sopimuskauden pituus tulisi myös määritellä, näitäkin sopimuksia tulisi varmaan joillain aikaväleillä, vähintään 10 vuoden välein, tarkistaa, samanaikaisesti ja koordinoitusti? Milloin katsotaan, että sopimus purkaantuu ja mitä silloin tapahtuu?
- **15 l § Tienpidon ohjaus**
Mainitaan Liikenneviraston mahdollisuus antaa laadullisia määräyksiä. Voidaanko määrätä tekemään jotain laadullista, jos samalla tienpidon sopimusten kautta rahat on kuitenkin ohjattu toisaalle? Miten määräykset ja rahoitus korreloivat keskenään?
- **15 m § Tienpidon ja liikenteen suunnitelma**
2. pykälässä mainitaan tienpidon ja liikenteen suunnitelman suunnitelma. Onko yksi ylimääräinen suunnitelma-sana?
- **15 n § Tienpidon sopimus**
 Millä tavalla varmistetaan, että maakuntatahot / tienpidon yhteistyöalue osoittaa tienpitoon riittävät resurssit? Tulisiko tästä olla tienpidon sopimuksessa jokin lakisääteinen maininta, että Liikennevirasto voi vaatia tiettyä minimiresurssimäärää sopimuksen kautta tienpitotarkoituksiin? Sopimusmenettely vaikuttaa raskaalta ja kuormittavalta. Miten tämä resursoidaan? Joka vuosi neuvotellaan syksyllä, ja sitä ennen valmistellaan käytännössä keväällä.
- **15 p § Tienpidon sopimuksen korvaaminen valtioneuvoston päätöksellä**
 Milloin sopimusneuvottelujen katsotaan olevan siinä pisteessä, että valtioneuvoston päätöksen valmistelu on aloitettava? Miten varmistetaan, että valtioneuvoston päätös ehditään tehdä ajoissa, se ei synny ilman valmistelua ja esittelyä? Jos sopimukseen kuitenkin päätösvalmistelun aikana päästään, jää tehty päätöksen valmistelutyö täysin ylimääräiseksi kuormitukseksi.
- **15 t § Yleissuunnittelua ja tiesuunnittelua koskevat suunnitteluperusteet**
1. Momentissa mainitaan, että suunnitteluperusteet voidaan laatia ennen tiesuunnitelman laatimisen aloittamista. Tarkoittaako tämä lakiteknisesti että ennen tiesuunnitelman aloituskuulutusta? Parempi olisi ilmaista että suunnittelun aluksi.
2. Momentissa, samoin kuin 15 u §:ssa, mainitaan vilkasliikenteinen seututie tienpitäjän hyväksymisen perusteena. Mikä on vilkas seututie? Kuka määrittelee? Kun kyse on siitä, että osoitetaan lakitasoisesti hyväksynnän tekevä taho, tulisi nojata selkeämmin tehtyyn

luokitteluun eikä käyttää tällaista määrittelemätöntä, selkeästi rajautumatonta käsitettä, jolloin lain tarkoittama hyväksymisvelvoite ei ole täsmällisesti määritetty.

- **19 § Yleissuunnitelman sisältö**
2. Momentissa mainitaan lopussa suunnittelutarpeet, tarkoitettaneen kuitenkin suunnitteluperusteita?
- **22 § Tiesuunnitelman sisältö**
Poiketen 15 b §:stä ja 15 t §:stä tässä määritellään, että tiesuunnitelmaan kuuluu yksiselitteisesti aina hankearviointi ja suunnitteluperusteet, sekä selvitys siitä, miten liikennejärjestelmäsuunnitelmat on huomioitu. Pienessä hankkeessa nämä ovat useimmiten täysin ylimääräinen kuorma, joka ei tarjoa suunnitelman laadulle mitään lisäarvoa. Kun esimerkiksi seututien nelikaaraliittymä muutetaan liikenneturvallisuuden nimissä kiertoliittymäksi, ovat tällaiset lakisääteiseksi muodostetut tehtävät suhteellisen turhia ja aiheuttavat vain ylimääräistä resurssitarvetta. Valtakunnan tasolla pieniä hankkeita on jo niin runsaasti että voidaan puhua merkittävästä ylimääräisestä kustannuksesta. Kun suunnitteluperusteet lisäksi tulee lakiesityksen mukaan kantateidenkin osalta hyväksyä liikennevirastossa ennen tiesuunnittelun aloittamista, voi tästä tulla myös yleinen suunnittelun käynnistymistä hidastava tekijä.
- **27 § Vuorovaikutus**
Kolmannen momentin lausejärjestys on harhaanjohtava, esitämme muotoilua: "Tienpidon yhteistyöalueen on esitettävä perusteltu kannanotto suunnitelmaa vastaan tehdyistä muistutuksista. Tienpidon yhteistyöalueen kannanotto ilmoitetaan *tienpitäjän suunnitelmaa koskevassa hyväksymispäätöksessä* niille muistutuksen tehneille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa."
Ylipäänsä 2. momentin kuvaama vuorovaikutustapa on vanhentunut. Maanomistajat ja asukkaat eivät saa nykytasolla riittävästi tietoa hankkeesta lehti-ilmoittelulla. Tiedottamisen tulisi tapahtua sähköisesti ja maanomistajien sähköpostiosoitteet tulisi kerätä esimerkiksi rekisteriin, jolloin heitä voitaisiin lähestyä suoraan kun heidän omistamansa kiinteistön lähellä toimitaan.
- **32 §: jälkiarvioinnin laatimisen vastuut:** luontevampi vastuutaho olisi tienpidon yhteistyöalue eikä maakunta
- **38 §:** täällä oli erikseen kerrottu, että "tienpitäjä tai sopimuksen perusteella tienpidon yhteistyöalue". Joko näin tulisi kertoa joka kohdassa, jossa tehtävä mahdollista siirtää tienpitäjältä tienpidon yhteistyöalueelle tai nojata joka kohdassa 11 § jossa asia yleisesti todettu. Siis miksi vain tässä kohdin asia erikseen mainitaan (eikä kuitenkaan saman pykälän lopun uhkasakkolakiassasiassa)
- **52 §:** Tienpitäjä voi pyytää ilmoituksen johdosta tienpidon yhteistyöalueelta, maakunnalta ja kunnalta lausunnon. -> Tässä pyydetään kannanottoa alueelliselta tienpitäjältä ts. tienpidon yhteistyöalueelta sekä rakennusvalvonnasta/ympäristöpuolelta eli kunnalta. Maakunta tässä pykälässä tarpeeton.
- **103 § Päätösten tiedoksi antaminen ja tiedoksisaanti**
1. Momentissa mainitaan, että päätös ja asiakirjat on pidettävä yhteistyöalueen maakunnissa yleisesti nähtävinä 30 päivän ajan. Miksi tämä on kirjoitettu muotoon, joka koskee kaikkia yhteistyöalueen maakuntia, eikä vain sitä maakuntaa, jossa toimitaan? Nykyinen laki vaatii ilmoittamista vain kunnassa, laajentuminen koko yhteistyöalueelle on merkittävä muutos.
- **109 § Poikkeuslupa**
1. Momentissa mainitaan, että poikkeamista ei saa myöntää, jos se vaarantaa liikenneturvallisuutta. Mikäli tien nykytila on vaarallinen ja sitä voitaisiin kevyellä toimenpiteellä korjata muuttamatta sitä kuitenkaan nykyistä vaarallisemmaksi, mutta jättäen sen kuitenkin edelleen jonkin tahon mielestä vaaralliseksi, niin sitä siis ei saa tehdä? Tämä voi johtaa a) siihen ettei tehdä mitään b) pakkoon käyttää kohtuuttoman paljon rahaa kohteeseen. Kuka

määrittelee mitä on vaarantaminen? Turvallisimmassakin ratkaisussa on aina jonkinlainen vaara olemassa. Vaara ei katoa koskaan täysin. Toimenpiteitä suunniteltaessa arvioidaan ja minimoidaan vaaraa.

- 116 §: toimivaltainen maakunta -> mihin viittaa?
- 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?