

Asia: LVM/1139/03/2018

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleiset huomiot esityksestä

Yleistä :

Tielait myöskin yksityistielait ja niihin liittyvät muutokset ovat sekavia , ristiriitaisia ja ristiriitaisuuksien johdosta luomassa eritasoisia vakavia ongelmia ja kustannuksia.

Suomen tiestö on noin 435.000 km josta ns yleisiä (julkishallinnon alaisia) maanteitä on n 70-80.000 km ja loput 350.000 km ns yksityisiä maanteitä .

Missään ei ole selkokielellä selvitetty miten tiestön tarkka kartoitus ja tilanne,luokitus jne kirjataan ns yleisistä teistä ja kaduista , koska pelkkä kaavamerkinnt ja maanmittauslaitoksen tiedot eivät ole riittävä kaikissa tapauksissa vaan ainoastaan suunta antavia. Maanmittauslaitoksen tiedot lienee riittäviä yksityisteistä puhuessa ja metsäteistä mutta ei muista.

Kokonaisvaltainen tiesuunnittelu ,hoito joka perustuu tarpeeseen menettää näissä muutoslaissa ja asetuksissa kokonaan merkityksensä koska, Kuntien , kaupunkien ,tienkäyttäjien osallistuminen logistiikan, suunnitteluun on kokonaan sivuutettu . Maankäyttölain mukaan kunnat ja kaupungit kuitenkin ohjaa kaavoituksen kautta kaikki suunnitelmat tai hyväksyy ne. Tämä tosiseikka on kokonaan sivuutettu.

Kustannusvaikutukset on myöskin sivuutettu erityisesti 350.000 km osalle eli yksityistieosuudelle , siinä on jossain vain maininta että ne ovat osakkaiden hoidettava. Miten saadaan raaka-aineet metsistä jos tiestö ei sovellu kun ” hevosvetoisen yhdistelmän tai traktoriyhdistelmän.” ottaen huomioon ilmaston muutos jossa ei ole maa roudassakaan talvella?

Resurssointi muutoksen johdosta on myöskin täysin unohdettu, koska muutosvaiheessa on valtava tarve erityisesti Maanmittauslaitoksella ja Ely-keskuksissa. Jos siellä ei ole riittäviä resursseja kaikki tiestöön liittyvät asiat pysähtyvät vuosiksi ja se maksaa maallemme enemmän kuin uskommekaan.

Tämän johdosta jää kuva että muutoksien vaikutuksia ei ole arvioitu oikein jos lainkaan.

Yleisperustelut

-

Yksityiskohtaiset perustelut

Huomioita

§ 27

VUOROVAIKUTUS

Kunnilla on ehdottomasti varattava mahdollisuus osallistua suunnitelmien valmisteluun.

- Muuten jokin kunnille tärkeä elinkeon voi jäädä ilman kulkureittejä ja kasvumahdollisuuksia.
- Suunnitelmat vesittyä koska kunnalla, kaupungilla on kaavoitus ja maankäytön ohjaus käsissään eli ilman osallistumista syntyy turhaa työtä eikä mitään valmistu kun kunta ei hyväksy suunnitelmia.

§ 108

Maakunnat on kuuluttamisessa varmistettava että asianomaiset saa suunnitelmista tiedon, erikoisesti kunnat kaupungit joita ilman ei mahdollista toteuttaa suunnitelmia koska kaavoituksen kautta ns yleiset maantiet on hoidettava alusta loppuun.

51 §. Tiekunnan säännöt. Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin sääntöjen rekisteröimis- ja säilyttämisvelvoitetta. Tiekuntien toimielimet olisivat 50 § ja 89 §:n mukaisesti velvoitettuja toimittamaan tiekunnan säännöt kiinteistötietorekisterinpitäjälle, jonka jälkeen säännöt tulisi viedä yksityistierekisteriin ao. tiekunnan tietojen yhteyteen.

Ko pykälän mukaan ei ole pakko laatia sääntöjä - siinä on maininta että voi laatia sääntöjä ja se on aivan eri asia kun että olisi laadittava pakosta keksittyjä sääntöjä.

Sääntöjen pakollinen rekisteröinti on poistettava eli vain siltä osin jos niitä on laadittu.

§ 51 mukaan tai muutenkaan ole määritelty laadittavaksi eikä myöskään ole määritelty mitä niitten tulee sisältää.

§58 on määritelty mitä yksityistiekunnan kokouksessa tulisi käsitellä, ja säännöt on listalla mutta se ei tarkoita että niitä on laadittava jos ei katsota että ne olisi tarpeellisia.

§ 89 on seuraava maininta : 3) tiekunnan säännöt, jos tiekunta on vahvistanut sellaiset itselleen; eli tämä vahvistaa ettei säännöt ole pakollisia.

§ 51. Tieosakas on oikeutettu saattamaan säännöt tiekunnan kokouksen käsiteltäväksi ja tarkastettavaksi.

Tämä teksti laissa on kovin ristiriitainen eli tämä tarkoittaa että sääntöjä voi laatia moneen kertaan vuodessa kun tiekunnan osakas keksii että laaditaan jos jonkunlaisia sääntöjä.

Minusta tämä on erittäin epäonnistunut teksti, ja sen voisi kattaa alla olevalla joka kattaisi kaikenlaiset asiat mitä nyt eteen tulee. eli::

Tieosakas on oikeutettu saattamaan hänelle tärkeiksi katsomansa asiat tiekunnan kokouksen käsiteltäväksi ja päätettäväksi.

Ymmärtäisin että ko esitys on toimitettava väh. 2 kk ennen kokousta koska kutsuaika on 2 kk- 2 viikkoa.

§ 51: Jos tiekunnan säännöissä poiketaan tämän lain säännöksistä, tiekunnan on hyväksyttävä säännöt yksimielisesti. Muussa tapauksessa enemmistöpäätös riittää.

Tämäkin on aivan ihmeellinen teksti – mitä tarkoitetaan sanonnalla ” yksimielisesti ” ?

Kokouksen osallistujien tai osakkaiden ?

Siinä tulisi lukea:

tiekunnan kaikkien osakkaiden on hyväksyttävä säännöt yksimielisesti.

Nyky tekstin varjolla voidaan luoda vaikka millaisia sääntöjä ja kun kuulee että joku osakkaista tai jotkut ovat esim ulkomaan matkalla voidaan järjestää kokous ja luoda vaikka millaisia sääntöjä jos kokous edustajat voi päättää ja poissa olevat ovat maksumiehiä – ehkä tai jotain vastaavaa. siitä syntyy vain eriasteisia ongelmia.

61 §. Tiekunnan kokouksen koollekutsuminen.

Pykälässä muutettaisiin toimivaltainen elinkeino- , liikenne- ja ympäristökeskus maakuntauudistuksen yhteydessä perustettavaksi Valtion lupa ja valvontavirastoksi. Mutta olisi muitakin korjaus asioita:

Koolle kutsuminen yhteydessä on määritelty että säännöt tulee toimittaa osakkaille kutsun yhteydessä ?

Tämä vaatimus on poistettava laista koska jollei ole sääntöjä laadittu niitä ei voi jakaa , ja tämä voi sitten taas poikia moite että kokouskutsu ei ole ollut täydellinen jos säännöt puuttuu joten tämä lain kirjaus on tosi ristiriitainen. Katso § 51 ja § 89

Mitkä säännöt kun niitä ei § 51 mukaan tai muutenkaan ole määritelty laadittavaksi eikä myöskään ole määritelty mitä niitten tulee sisältää.

§58 on määritelty mitä yksityistiekunnan kokouksessa tulisi käsitellä, ja säännöt on listalla mutta se ei tarkoita että niitä on laadittava jos ei katsota että ne olisi tarpeellisia.

§ 89 on seuraava maininta :

3) tiekunnan säännöt , jos tiekunta on vahvistanut sellaiset itselleen .

eli tämä vahvistaa ettei säännöt ole pakollisia ja on aivan selvä että pienillä tiekunnilla riittää kun käsitellään kaikki § 58 mainitut asiat.

65 §. Tiekunnan päätöksen moittiminen.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin niin, että maaoikeusinsinöörien olisi jatkossa mahdollista osallistua käräjäoikeudessa käsiteltävän moitekanteen käsittelyn valmisteluun. Muutoksella turvattaisiin tarvittava asiantuntemus ja resurssit myös käräjäoikeuskäsittelyissä, kun käsiteltävänä olisi yksityistielainsäädäntöön tai kiinteistötoimituksiin liittyviä moitekanteita. Myös liikenne- ja viestintävaliokunta on todennut mietinnössään (LiVM 13 2018 vp), että maaoikeusinsinöörejä koskeva muutos yksityistielakiin olisi tarpeen toteuttaa pikaisesti maakuntauudistusta koskevien muutosten tekemisen yhteydessä. Moitekanteita ei kuitenkaan käsiteltäisi maaoikeuskokoonpanossa vaan niin kuin riita-asioiden käsittelystä yleisesti oikeudenkäymiskaassa säädetään.

Tämä tuottaa valtavia määriä oikeuden käyntejä eri oikeusasteissa missä ei ole asiankuuluvaa asiantuntemusta ja päätökset tulevat olemaan sen mukaisia. Aivan ihmeellinen ajatusmaailma.

83 §.

Valtionavustus. Maakuntauudistuksen yhteydessä yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyy maakuntien tehtäväksi. Tämän vuoksi pykälän 1 momentissa valtio muutettaisiin maakunnaksi. Lisäksi momenttiin lisättäisiin maininta yksityisteiden lauttapaikkojen ylläpidon avustamisesta. Yksityisteiden valtionavustustehtävä siirtyisi maakuntauudistuksen yhteydessä maakuntien pakolliseksi tehtäväksi (maakuntalaki 6 § 1 momentti). Tarkoitus on, että eduskunta määrittelee talousarvioissaan yksityisteille suunnattavien määrärahojen suuruuden. Yksityisteiden valtionavustusmääräraha jaetaan maakunnille osana yleiskatteellista rahoitusta, joka tarkoittaa sitä, että maakunnat määrittelevät itse yksityisteille suunnattavan avustusmäärärahan suuruuden. Yksityistiet ovat osa liikennejärjestelmää, joten olisi tärkeää, että myös yksityisteitä ja niille myönnettäviä avustuksia käsiteltäisiin maakuntastrategiassa sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jota koskeva sääntely on sisällytetty liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (572/2018). Yksityisteiden lauttapaikkojen osalta avustustehtävä hoidettaisiin osana saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä maakuntalain 6 §:n 2 momentin mukaisesti. Tehtävä olisi maakunnille vapaaehtoinen ja saadakseen rahoituksen tehtävän hoitoon, niiden tulisi ottaa kyseinen tehtävä maakuntastrategiassaan hoitaakseen. Yksityisteiden lauttapaikkojen valtionavustusmääräraha jaettaisiin maakunnille erillisrahoituksena, joten lauttapaikkojen ylläpidon avustus eriyttäisiin pykälän momentissa 1 tienpitoon tarkoitettua avustusmäärärahasta. Yksityistielaisissa ei säädettäisi tarkemmin yksityisteiden lauttapaikkoihin liittyvistä avustuskäytännöistä. Yleiset avustuskriteerit koskisivat kuitenkin myös lauttapaikoille jaettavia avustuksia. Pykälän 4 momentin mukaisesti valtioneuvoston asetuksella voitaisiin tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtionavustusmäärärahan jaosta. Tarpeen voisi olla esimerkiksi antaa säännöksiä siitä, millä perusteilla ja kriteereillä avustusmääräraha maakuntien välillä jaettaisiin ja miten maakunnat avustusmäärärahaa jakaisivat. Mahdollista voisi olla myös ratkaista valtionavustusmäärärahan jakautuminen maakuntiin talousarvion momentin perusteluissa tai laatia valtakunnallinen ohjeistus avustusten jakoon liittyen. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin avustusmäärärahan riittävyysarvioinnista. Riittävyysarviointi tehtäisiin maakuntien valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkasteltaisiin yksityisteiden valtionavustusten tarvetta, avustuksilla saavutettuja vaikutuksia, arvioitua tulevaa kehitystä sekä näiden suhdetta julkisen talouden kehitykseen sekä suhdetta tiekunnilta kerättyjen arvonlisäverojen suuruuteen.

Kovin monisanaisesti esitetty ja rahallinen vaikutus ei ole esitetty lainkaan.

Miten voidaan arvioida tienpidon kustannuksia niin että on toimivat tiet kun jälkijättöisyys tuki/avustusten suhteen on noin 2 vuotta.? Siinä ajassa yksityistieosuuksille on jo määritelty huomattavia rajoituksia , ehkä kulku osittain kokonaan mahdoton riippuen vuoden ajasta.

Tämä tarkoittaa että haja-asutus alueet ovat pian asumiskelvottomia , ja myöskin yritystoiminta siellä on mahdotonta.

Nykyisin kunta/kaupunki on vuosittain arvioinut alueensa liikennöinti /kulku tarpeet ja tukenut ne sen mukaisesti. Nyt tämä mahdollisuus poistuu koska kuntia ei edes kuunnella edes yleisten teiden ja liikennesuunnitelmien laadinnassa vaan maakunta päättää kuulematta.? Ihmeellinen yhtälö.

Kuitenkin kunta/kaupunki sanoo viimeisen sanan kaavoituksen ja maankäytön kautta eli mitätöi periaattessa kaikki suunnitelmat koska ei kuulla ajoissa. Kts § 27 joka on ehdottomasti korjattava.

Sitten ei missään ole maininta selkokielellä miten ns maakuntarajoilla toimitaan ? jos vesistö on rajana ja silta on puoliksi eri alueilla . Kuitenkin maakunnat on käsitykseni mukaan vastuulliset toimijat.? Näyttäisi olevan vajavaisia ohjeistuksia jollei jostain löydy joki ihme selvitys ?

Lakiehdotukset

Katso edellä oleva teksti eli perustelut - missä § ja epäkohdat tuotu esille mahdollisia tarkennuksia varten

Olof Dahlbom