

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

Hämeen liitto antoi lausuntonsa lakiluonnoksen kevään 2018 versiosta. Nyt lausunnolla oleva lakiesitys on sisällöltään samanlainen kuin edellä mainittu kevään versio. Virastouudistusta koskevat asiat on nyt lisätty selkeinä tähän versioon ja lakipakettiin. Koska lakiesityksen sisältö on säilynyt samanlaisena kuin kevään 2018 versio, Hämeen liitto uusiin ohessa aiemmin antamansa lausunnon.

Lisäksi Hämeen liitto toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriön virastouudistus eriyttää väylänpidon ja liikennejärjestelmäsunnittelun sekä lupa- ja valvonta-asiat. Tällä on todennäköisesti positiivisia vaikutuksia liikenteen kokonaisjärjestelmän ja palvelujen kehittämiseen. Molempien keskusvirastojen (Liikenne- ja viestintäministeriö ja Väylävirasto) yhteistyö on erittäin tärkeitä, molempia tarvitaan myös maakunnan liikennejärjestelmätyössä.

Maakuntien tienpidon rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin sekä muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Hämeen liitto pitää tärkeänä, että rahoituksessa otetaan jatkossa huomioon liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus. Nykyisin Ely-keskuksille suunnattu perustienpidon rahoitus ei erityisesti Etelä-Suomessa vastaa liikennemäärien ja teiden kunnan edellyttämää tasoa.

Valtion erillisrahoitus ja tienpidon valtio-ohjaus johtavat siihen, että käytännössä uusien maakuntien päätösvalta uhkaa jäädä lähinnä nimelliseksi. Maakunnille ei jää aitoa mahdollisuutta vaikuttaa sen paremmin tienpidon ja liikenteen suunnitelmassa esitettäviin alueellisiin liikenneinvestointeihin kuin teiden kunnossapitoon, eikä myöskään tienpidon sopimuksen sisältöön. Hämeen liitto pitää tärkeänä, että neuvoteltaessa vuosittain tienpidon sopimuksista, tulee maakunnilla olla todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa määrärahojen jakautumiseen ja kohdentumiseen.

Pykälään 11 § tulisi 2 momentin alkuun lisätä, että maakunta toimii Liikenneviraston ohella tienpitoviranomaisena, esim: ”Muutoin tienpitoviranomaisena toimii maakunta ja maakunnat vastaavat alueensa tienpidon tehtävien ...”

Suunnittelutasojen osalta lakiesitys täydentää valtakunnallista ja maakunnallista suunnittelujärjestelmää. Lakiehdotuksessa esitetään liikennejärjestelmäsuunnitteluun kaksi tasoa. Lisäksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää 10–12 vuoden ajalle laadittavan rahoitus- ja toimenpideohjelman. Toteutuessaan kokonaisuus tekee maan liikennepolitiikasta nykyistä pitkäjänteisempää. Hämeen liitto pitää esitettyä kokonaisuutta tarkoituksenmukaisena, ja pitkäjänteisempää investointien suunnittelupyrkimystä todella tervetulleena muutoksena.

Toisen tason muodostaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelu. Tienpitoalueella laadittavaksi ja maakunnan tasolla hyväksyttäväksi tulevat lisäksi tienpitoon liittyvät tienpidon ja liikenteen suunnitelma ja tienpidon sopimus.

Lakiesityksen mukaan maakunnan alueella toimivien viranomaisten tulee ottaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma huomioon toiminnassaan. Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelu muuttuu siten juridisesti maakuntasuunnitelmaa ja -ohjelmaa sekä maakuntakaavaa vastaavaksi maakunnan suunnittelujärjestelmän osaksi. Tällöin myös liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tulisi maakunnassa päättää vastaavalla tavalla ja päätöksenteon tasolla.

Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkoitus on lakiesitykseen kuvattu liian hierarkisesti, alisteiseksi valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Valtakunnallinen taso luonnollisesti ohjaa puitteita ja maakunnallinen taso on siihen yhteen sovitettava. Lakiesityksen mukaan ”Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaan esittää myös alueellisista oloista johtuvia muita tarpeellisia tavoitteita...” Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi kuitenkin ennen kaikkea pohjautua maakunnan omaan tilanneanalyysiin ja alueellisista oloista johtuviin tarpeisiin, jotka sovitetaan yhteen valtakunnallisten tavoitteiden ja puitteiden kanssa. Maakunnan liikennejärjestelmän asemaa tulisi lakiehdotuksessa vahvistaa kansalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nähden.

”Maantien suunnitteluun kuuluvat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma sekä näitä koskevat suunnitteluperusteet ja hankearviointi. Maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta. Tienpitäjä voi kuitenkin ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisen siihen kuuluvine tehtävineen.” Laissa tulisi olla maininta myös siitä, että maakunnan ja tienpitoalueen yhteistyösopimukseen perustuen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta voi vastata myös tienpitoalue.

Teiden toiminnallinen luokittelu: ”Maantie on valtion omistama ja Liikenneviraston hallinnassa oleva yleiseen liikenteeseen tarkoitettu tie. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä.” Toiminnallinen luokittelu on ollut käytössä pitkään mutta ei kaikilta osin enää vastaa eikä anna oikeanlaista kuvaa teiden olemuksesta. Erityisesti kantatie on luokkana epämääräinen, eikä anna kunnon kuvaa tien olemuksesta. Kantatie välittää seutujen sisäistä liikennettä laajempaa alueellista liikennettä. Hämeen liitto pitäisi hyvä, että teiden toiminnallista luokittelua ja luokkien nimityksiä arvioitaisiin jatkossa, ja lakia täydennettäisiin niiltä osin erikseen myöhemmin.

Yleisperustelut

-

Yksityiskohtaiset perustelut

-

Lakiehdotukset

-

Pusa Heikki
Hämeen liitto