

Asia: LVM/1770/03/2016

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot esityksestä

Lakiesityksen yleistavoitteet edellytysten luomisesta liikennejärjestelmän kehittämiseksi sekä toimivien maantieyhteyksien edistämiseksi osana liikennejärjestelmää, ovat kannatettavia. Lakiesityksessä todetaan tavoite säilyttää maakuntauudistuksen voimaan tullessa tienpidossa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa mahdollisimman paljon nykyisiä, toimivia toiminta- ja yhteistyömalleja. Tämä käykin esityksestä kokonaisuutenaan hyvin ilmi. Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä teollisuuden, valtakunnallisten ja alueellisten viranomaistahojen välistä vuoropuhelua sekä tienpitoon että liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyen. On myönteistä, että ao. yhteistyön tarpeellisuus on todettu myös lakiesityksessä.

Metsäteollisuus tukee vahvasti maanteiden säilyttämistä valtion omistuksessa ja Liikenneviraston keskeisen roolin säilyttämistä rahoituksen hallinnoinnissa ja tienpidon ohjauksessa. Samoin kannatettavaa on Liikenneviraston vahvan roolin säilyttäminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja keskeisenä toimijana myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Helmikuussa työnsä päättänyt parlamentaarinen työryhmä esittää vähintään 300 miljoonan euron vuotuista lisärahoitusta teiden ja ratojen kunnossapitoon, sekä pitkäjänteisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista. Metsäteollisuus pitää molempia ehdotuksia välttämättöminä, ja tukee siten lakiesityksen vastaavaa ehdotusta 10-12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta rahoitus- ja toimenpideohjelmiseen.

Lakiesityksellä on yhteys valmisteilla olevaan runkoverkkopäätökseen ja liikenneväylien palvelutasoon. Metsäteollisuuden näkökulmasta tieverkon riittävä palvelutaso tarkoittaa toimivia yhteyksiä myös alemmalla tiestöllä eri puolilla Suomea.

Yleisesti metsäteollisuus pitää maakuntaudistuksessa riskinä osaavien tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun henkilöresurssien riittävyyttä sekä valtakunnallisella tasolla, tienpidon yhteistyöalueilla että maakuntien tasolla jatkossa. Vastuiden hajauttaminen ja uudelleenorganisointi lisää viranomaisten henkilöstöresurssien tarvetta sektorilla, jolla jo nyt on pulaa osaajista. Riski on tunnistettu myös lakiesityksen perusteluissa, ja ratkaisujen löytäminen siihen on välttämätöntä.

Lakiesityksen yleisperusteluissa on todettu, että käytännössä tienpidon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen on nykytilannetta enemmän riippuvainen ohjausmallin sekä valtion ja maakuntien yhteistyön tosiallisesta toimivuudesta. Metsäteollisuus uskoo tilanteen olevan vastaava myös liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tulevan johtamismallin on oltava selkeä ja eri tahojen yhteistyö toimittava käytännössä, jotta varmistetaan tehokas päätöksenteko ja rahoituksen oikea kohdentaminen teollisuuden kannalta keskeisiin kunnossapitokohteisiin ja hankkeisiin myös maakuntamallissa.

Tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä valvontaa koskevan sääntelyn kehittäminen (4, 13, 13 a, 15 o, 33, 100 b §:t)

Maanteitä ja liikennejärjestelmiä koskevan lakiesityksen pykälän 13 § a mukaan tienpitäjän tulee tieverkolla huolehtia riittävän palvelutason ylläpitämisestä riippuen asetetuista vaatimuksista ja ao. maantien liikenteellisestä merkityksestä. 13 § a:n mukaan valtakunnallisesti merkittävällä runkoverkolla tulee olla yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso ja tienpitäjän tulee ao. verkolla varmistaa reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä tulisi puolestaan olla liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Lisäksi erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä tienpitäjän tulisi varmistaa ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus. Runkoverkkoon kulumattomilla seutu- ja yhdysteillä olisi oltava paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Pykälä 33 § säätelee maantien kunnossapitoa eri palvelutason omaavilla väylillä. Ehdotuksen mukaan nk. (erikseen määriteltävällä) runkoverkolla maanteiden kunnossapito on korkeatasoista, huonokuntoisia osuuksia on vähän tai ei lainkaan, ja niiden määrä ei kasva. Painorajoituksia runkoverkolla ei ole. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito on korkeatasoista, mutta olosuhteista johtuvaa vaihtelua ja haittoja voi olla kohtuullisissa määrin ja huonokuntoisia tiejaksoja runkoverkkoa enemmän. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito olisi sovitettu paikallisen liikenteen tarpeisiin, ja teiden kunnossapidon taso on muuta tieverkkoa matalampi. Huonokuntoisia osuuksia voi olla enemmän kuin muulla maantieverkolla, mutta niiden määrän kasvua olisi pyrittävä hillitsemään.

Metsäteollisuus korostaa alemman tiestön kriittistä merkitystä toimialalle. Alempiasteisen tiestön riittävä kunto on turvattava jatkossakin, ja myös seutu- ja yhdysteillä tavoitteeksi tulee ottaa huonokuntoisten tieosuuksien määrän vähentäminen, ei vain kasvun hillitseminen. Lakiesityksen perusteluissa on ajatus, että muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä väylien palvelutasossa

korostettaisiin väyliin kohdistuvien asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen huomioimista. Metsäteollisuus tekee mielellään yhteistyötä viranomaisten kanssa toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa.

Runkoväylien sekä tieverkon tai sen osan palvelutason määrittelyssä metsäteollisuus pitää tärkeänä, että raskaan liikenteen osalta arviointikriteerinä on tien taloudellinen merkitys liikennemäärien sijaan. Etenkin (seutu- ja yhdysteiden luokkaan kuuluvalla) alemmalla tieverkolla yksittäisen tien merkitys osana vientikuljetusketjua on jopa valtakunnallisesti usein huomattavasti suurempi kuin tien kokonaisliikennemäärän perusteella voisi olettaa.

Lisäksi lakiesityksen vaikutuksiltaan epäselviä määritelmiä on tarpeen täsmentää. Esimerkiksi 33 §:n kirjaus 'muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateilla kunnossapito on korkeatasoista, mutta olosuhteista johtuvaa vaihtelua ja haittoja voi olla kohtuullisissa määrin' jättää auki, mitä kohtuullisella tässä yhteydessä tarkoitetaan. Haitat ja vaikutukset tulisi kuvata siitä näkökulmasta, mitä ne tarkoittavat raskaan liikenteen näkökulmasta (esimerkiksi mikä on aurauksen kohtuullinen odotusaika).

Pykälässä 15 o esitetään tienpitäjän ja maakunnan velvoitteeksi laatia hoidettavanaan olevista tienpidon tehtävistä omavalvontaohjelma. Ohjelmassa määriteltäisiin, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteilla ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Omavalvontaohjelma, sen toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet on julkaistava julkisessa tietoverkossa. Lisäksi maakunnan tulisi huolehtia siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi. Metsäteollisuus kannattaa omavalvontaohjelman käyttöönottoa.

Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa

Metsäteollisuus kannattaa lakiesityksen ehdotusta, jonka mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelun sisällöstä, menettelytavoista ja toimijoiden rooleista, sekä uutena asiana valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta tulisi säätää lailla.

Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö tavoitteet ja prosessi on selkeästi kuvattu pykälissä 15 a-15 d. Pykälässä 15 b on ehdotus valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällyttävästä 10-12 vuoden mittaisesta, valtion, maakuntien ja kuntien toimenpiteitä sisältävästä ohjelmasta, ja siihen liittyvästä valtion liikennejärjestelmän rahoitusohjelmasta. Metsäteollisuus pitää ehdotusta erittäin kannatettavana.

Kuten tienpidon, myös liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä viranomaisten kanssa tehtävää valtakunnallista ja alueellista yhteistyötä valmistelun aikana.

Tienpidon rahoituksen osalta (15 i §) esitetään, että tienpitäjänä Liikennevirasto kohdentaa tienpidon rahoituksen maakunnittain perustuen tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin siten, että maantieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys varmistetaan. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon rahoituksesta tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai

ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Metsäteollisuus pitää erittäin kannatettavana Liikenneviraston keskeisen rooli säilyttämistä tienpidon rahoituksen kohdentamisessa ja tienpidon toteutuksen ohjauksessa.

Ratalain muutokset

Ratalain 5 § 2 momenttiin lisättäväksi ehdotetun uuden vaatimuksen mukaan rataverkon tulee luoda edellytykset monitoimijaympäristön kehittämiseksi siten, että rautatieliikenteen harjoittajilla on yhtäläiset edellytykset tarjota palveluita rataverkolla. Metsäteollisuus kannattaa ao. lisäystä.

Muut huomiot

Maantielain 38 §:ssä on ehdotus, jonka mukaan tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakuntaa vastaisi yksityistieliittymän tai maatalousliittymän kunnossapidosta. Metsäteollisuus kannattaa rumpujen kunnossapitovastuun siirtämistä ym. tavalle Liikennevirastolle tai maakunnalle. Yleisesti yksityistieavustusten osalta metsäteollisuus ehdottaa niiden jakamisen keskittämistä Liikennevirastoon maakuntien sijaan.

Maantielain 42 § liittyy luvan saamiseen tienpitäjältä koskien tiealueeseen kohdistuvaa työtä sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. Pykälän 5 momentin mukaan lupaa ei kuitenkaan vaadittaisi puutavaran kuormaamiseen tai lyhytaikaiseen (enintään 6 kk) säilyttämiseen yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä 'etuajo-oikeutettu tie'. Määräajan todentamiseksi puutavaraan tulisi esityksen mukaan kiinnittää pinoamispäivämäärä sekä puutavarasta vastaavan tahon yhteistiedot. Metsäteollisuus kannattaa luvanvaraisuuden höllentämistä em. osin.

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry