

Asia: LVM/1770/03/2016

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot esityksestä

LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ LAIKSI MAANTIELAIN JA ERÄIDEN MUIDEN LAKIEN MUUTTAMISESTA (LVM/1770/03/2016)

Yleiset huomiot esityksestä

Yhteinen Toimialaliitto YTL (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) sekä Rai-dealan neuvottelukunta (RAINE) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogis-tiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous) sekä rai-dealan markkinaehtoisia toimijoita, on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme myös Maantielaista ja osittain Ratalaista.

Maantielain jatkovalmistelussa ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen on otettu huomioon varsin hyvin eri sidosryhmien kommentit. Laissa on nyt hyvin määriteltä perusasiat.

Esityksen tavoitteista on kirjattu mm. seuraavaa:

- Esityksen keskeisenä tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata.
- Keskeisiä tavoitteita tähän liittyen ovat myös tienpidon laadun varmistaminen ja valvonnan parantaminen.

- Esityksen tavoitteena on osaltaan turvata tienpidon rahoituksen riittävyys uudessa tienpidon järjestämismallissa.
- Esityksellä luotaisiin puitteet pitkäjänteiselle valtakunnalliselle ja maa-kunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnittelulle.
- Esityksen tavoitteena on erityisesti lisätä maanteihin ja liikennejärjestelmään liittyvän tiedon hyödyntämistä, mikä edistää uusien digitaalisten palveluiden kehittymistä ja liikenteen automaatiota.

Yllä mainitut esityksen tavoitteet ovat kaikilta osin kannatettavia ja tavoittelemisen arvoisia.

Eryteisesti lakiin kirjoitettavat pitkäjänteiset valtakunnallinen ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat erittäin kannatettavia rakennusalan palveluntarjoajien toiveiden mukaisia kokonaisuuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee laatia siten, että hallitus päättää ensin yleisistä valtakunnallisista tavoitteista. Sen jälkeen maakunnat valmistelevat maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman, joka on valtakunnallisten tavoitteiden mukainen. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman merkitystä korostaisi ja sitovuutta lisäisi, mikäli se saatettaisiin eduskunnan käsittelyyn joko selontekona tai pääministerin tiedonantona.

Maantielain muutosesityksen keskeisin positiivinen asia liittyy valtakunnallisen liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen rahoitus- ja toimenpideohjelmaan, jonka pituudeksi on määritetty 10-12 vuotta.

Lakiehdotuksessa on mainittu lausunnonantomahdollisuus asiaa koskeville tahoille toimenpideohjelmaa valmisteltaessa. Näkemyksemme mukaan rahoitus- ja toimenpideohjelman yhteiskunnallisia ja kansantaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa olisi alan tutkimuslaitokset ja muut intressipiirit hyvä kuulemista syvemmin kytkeä toimenpideohjelman valmisteluun.

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

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

4 §:ssä säädetään maanteiden luokittelusta valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Lisäksi kyseisessä pykälässä säädetään valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta, joka määriteltäisiin Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Maanteiden luokittelu edellä esitetyllä tavalla sekä erityisesti runkoverkon muodostaminen ovat kannatettavia asioita. Luokittelu mahdollistaa ja helpottaa erityisesti palvelutasojen ja hoitoluokkien määrittelyä eritasoisille verkon osille. Samalla maanteiden luokittelu ja luokkiin liitetyt

palvelutasot ja hoito-luokat helpottavat elinkeinoelämää tekemään sijoittumis- ja investointipäätöksiä.

LONK ja RAINE näkevät, että valtakunnallisen runkoverkon tulee olla aidosti priorisoitu verkko, johon otetaan ainoastaan keskeisimmät verkon osat. Tämä helpottaa määrittelemään runkoverkolle riittävän korkeatasoiset palvelutason ja hoitoluokan samalla auttaen pitämään runkoverkon kehittämisinvestointien ja ylläpidon kustannukset hallittuina.

4 §:än lisäisimme runkoverkkoihin KEHÄ I, KEHÄ II ja KEHÄ III -tiet, koska ne ovat valtakunnallisesti myös tärkeitä valtateiden yhdistäviä linkkejä.

12 §:n kohdassa on edelleen mainittu, että maantien käyttö on maksutonta, mikä nähdään edelleen hyvänä määrittelyinä.

13 § on muotoiltu nyt hyvin.

13 §:n 4 momentissa säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten turvaamiseksi tarpeellisia määräyksiä, jotka koskevat tien rakennetta, varusteita, liikenneteknisiä ratkaisuja sekä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä maantiellä. Voidakseen antaa tällaisia määräyksiä, pitää Liikenteen turvallisuusvirastossa olla riittävän laaja ja syvästi substanssiosaaminen. Tästä näkökulmasta katsottuna Liikenteen turvallisuusviraston rooli herättää ihmetystä ja tuo mieleen kysymyksen, eikö näitä määräyksiä voitaisi antaa Liikenneviraston toimesta.

13 a §:än lisäisimme vielä palvelutasotekijöihin häiriöttömyyden.

Lisäksi ehdotuksen perustelujen mukaan luettelo palvelutasotekijöistä ei olisi tyhjentävä, vaan palvelutasotekijöinä voitaisiin ottaa huomioon myös muita maanteiden käyttäjien ja eri liikenneympäristöjen kannalta keskeisiä tekijöitä joita voitaisiin täsmentää esimerkiksi asetuksella.

Ehdotuksen 13 a §:n 2 momentissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävien runkoverkkojen palvelutasosta. Runkoverkot palvelevat valtakunnallista pitkämatkaista liikennettä ja runkoverkon yhteyksillä on merkittävä rooli kansainvälisen liikenteen kuljetusketjussa. Yhtenä osana runkoverkkojen palveluvaatimusta on perustelujen mukaan se, että runkoverkon tulee mahdollistaa riittävät raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikat.

Sekä henkilö- että tavaraliikenteen näkökulmasta perusteltua, että runkoverkko on muuta maanteitä korkeammat palvelutasovaatimukset (=matkojen ja kuljetusten palvelutaso). On kuitenkin samalla tärkeä varmistaa, että runko-verkon ulkopuolisilla maanteillä taataan tosiasiaa sellainen palvelutaso, joka vastaa tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia ja maantien tosiasiallista käyttöä. Tämä on tärkeää myös matkailuelinkeinolle, koska moneen suosittuun matkailukohteeseen ajetaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä ja varsinkin lomakaudella ja muun sesonkiaikana matkailuliikenne on teillä vilkasta.

LONK esittää, että lakiesitystä täydennettäväksi sillä, että turvallisen matkanteon toteutumista turvaa yhtäältä myös maanteiden varrella olevat taukopaidat. Taukopaikat lisäävät liikenneturvallisuutta, kun ne mahdollistavat asiainmukaisten taukojen pitämisen. Ne tekevät matkanteosta myös viihtyisämpää.

Taukopaikoilla on myös keskeinen merkitys osana raskaan liikenteen turvallista työympäristöä. Ajo- ja lepoaika-asetus määrittää kuljettajille tarkat tauot, minkä toteutuminen edellyttää sitä, että maanteillä on riittävästi asianmukaisia taukopaikkoja raskaalle liikenteelle.

Kvalitatiivisten määrittelyjen rinnalla olisi näkemyksemme mukaan hyvä käyttää myös teknisiä vaatimuksia. Periaatteessa tämä onkin mahdollistettu 13 a §:n 5 momentissa, jonka perusteella Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maantiellä.

Näkemyksemme mukaan tarkempien säännösten tulisi pitää sisällään riittävän selkeitä teknisiä määräyksiä. Tavoitteet matka-ajoissa, matka-aikojen ennakoitavuudessa, turvallisuudessa ja kustannustehokkuudessa on mahdollista saavuttaa kuitenkin vain konkreettisin toimenpitein. Tällaisia määräyksiä olisivat esimerkiksi:

- Runkoverkkoon kuuluvat tieosuudet ovat vähintään keskikaiteella erotettuja 2 + 2 kaistaisia teitä.
- Runkoverkkoon kuuluvilla teillä on voimassa jatkuva 100 km/h no-peusrajoitus sekä kesällä että talvella.
- Liittyminen runkoverkkoon tapahtuu eritasoliittymien kautta. Runkoverkkoon kuuluvilla teillä ei sallita tasoliittymiä muuta kuin erikoista-pauksissa.
- Runkoverkkoon kuuluvilla tieosuuksilla ei ole painorajoituksia.

Riittävän priorisoituun runkoverkkoon kohdistettujen teknisten määräysten avulla on käytännössä mahdollista vaikuttaa matka-aikaan, matka-ajan ennakoitavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä kustannustehokkuuteen.

15 b § sisältää nyt hyvin vaatimuksen 10-12 vuoden suunnitteluohjelman liikennejärjestelmälle ja maininnan, että LVM vastaa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Myös liikennejärjestelmää koskevan rahoitusohjelman sisällyttäminen suunnitelmaan nähdään erittäin hyvänä.

33 §:ssä nostaisimme erikseen mainittavaksi sillat, joiden merkitys on monen väylän kohdalla suuri. Vaikka väylä kestäisi tiettyjä painoja, saattaa silta olla rajoittava tekijä, ja niiden kunnon saattaminen muun väylästä tasalle on tärkeää, jossain sovittavassa aikataulussa, mutta että asia huomioidaan.

100 b §:ssä säädetään viranomaisvalvonnasta. Siinä Liikenteen turvallisuusvirastolle on säädetty tehtäviä tämän lain mukaisten velvoitteiden toteutumisen valvonnasta. Valvonta kohdistuisi maakuntiin ja Liikennevirastoon. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle säädetään mahdollisuudesta antaa huomautus ja asettaa tarvittaessa uhkasakko annettujen määräysten noudattamattajättämisestä.

LONK näkee, että tehokas, johdonmukainen ja tasapuolinen valvonta on palveluntuottajien etu. Kuitenkin samoin kuin 13 §:n kohdalla herää kysymys Liikenteen turvallisuusviraston substanssiosaamisesta ja siitä, onko yksi ylimääräinen valvonnan taso tarpeen. Näkemyksemme mukaan Liikennevirasto voisi hoitaa valvonnan maakuntien osalta ja Liikenne- ja viestintäministeriö voisi puolestaan Liikenneviraston ohjauksesta vastaavana ministeriönä hoitaa valvonnan Liikenneviraston osalta.

100 b §:n kohdalla korostamme, että Liikenteen turvallisuusvirastolle taataan riittävän ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus vaativiin tehtäviin, jos valvonta päätetään jättää Liikenteen turvallisuusvirastoon.

Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntaudistuksessa

Käynnissä olevassa maakuntaudistuksessa alueellinen tienpito on siirtymässä maakuntien vastuulle.

LONK:n näkemyksen mukaan alueellisen tienpidon vastuu tulisi pitää valtiolla, käytännössä Liikennevirastolla.

Vuoden 2016 alusta alkaen tienpidon toteutus eli kunnossapidon ja investointien hankinta on hoidettu keskitetysti neljässä ELY-keskuksessa. Maa-kuntauudistuksessa siirrytään enintään yhdeksään yhteistyöalueeseen, mikä tulee hajauttamaan markkinoilta ostettavien palvelujen hankintoja.

Käytännössä palveluntarjoajat toimivat valtakunnallisesti ja niillä on koko yrityksen kattava valtakunnallinen toimintatapa ja osittain valtakunnalliset resurssit. Ääritapauksessa on mahdollista, että kukin yhdeksästä yhteistyöalueesta toimii omalla tavallaan toteuttaessaan tienpitoa. Tämä puolestaan lisää hallinnollista taakkaa palveluntarjoajilla lisäten resurssitarvetta ja kustannuksia. Toisistaan erilaiset toimintamallit aiheuttavat palveluntarjoajilla mahdollisuuden sekaannuksiin ja tulkintaepäselvyyksiin.

Uudistuksen yhtenä haasteena tulee myös olemaan nykyäänkin niukkojen resurssien tehokas käyttö. Tienpitoa on nyt tehostettu tehtäviä keskittämällä ja hankintamenettelyjä kehittämällä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa. Kun tienpidon toteutuksesta vastaa tulevaisuudessa jopa yhdeksän yhteistyöaluetta, osa nyt saavutetuista synergiaeduista ja säästöistä ollaan vaarassa menettää.

Hallituksen esityksen pääasiallisissa perusteluissa todetaan, että esityksen vaikutuksia markkinoiden toimivuuteen infrarakentamisen ja kunnossapidon toimialoilla on kuitenkin hankala yksityiskohtaisesti arvioida, koska maakun-tien yhteistyömalli esimerkiksi yhteistyöalueiden määrän osalta jää maakun-talain ja tämän esityksen mukaisesti maakuntien harkintavaltaan, tosin sillä reunaehdolla, että yhteistyöalueita saa olla enintään yhdeksän.

Palveluntarjoajien näkökulmasta etenkin hankintojen sisällön yhdenmukaisuus sekä hankintojen aikataulus ja jatkuvuus muodostuvat haasteeksi. Tienpidon toteutuksen pirstaloituminen pienempien yksiköiden hoidettavaksi saattaa aiheuttaa haasteita tienpidon urakoista sovittaessa ja niitä toteutettaessa. Näihin haasteisiin tulisikin kiinnittää erityistä huomiota.

Palvelujen hankinta on järjestettävä mahdollisimman tehokkaasti myös uudessa hajautetussa organisaatiomallissa. Etenkin siirtymävaiheessa markkinoiden toimivuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Uudistuksessa maakunnat muodostavat yhden hallinnollisen portaan lisää nykykäytäntöön verrattuna. LONK katsoo, että uudistuksessa tulisi kiinnittää huomiota markkinoiden toimivuuden varmistamiseen yksivuotisia urakkakil-pailuja aikaistamalla ja varautumalla etukäteen riittävällä käytännön toimenpiteillä markkinahäiriöiden estämiseksi.

Liikennetehtävien kokonaisuuden toimimisen varmistamisessa Liikennevi-rasto on merkittävässä roolissa ja sen maakuntia ja niiden muodostamia yh-teistyöalueita ohjaavaan rooliin tulee panostaa riittävästi resursseja. Resurs-sitarve on suurin juuri nyt, kun uusia toimintatapoja valmistellaan jatkuen ai-na siihen saakka, kun uudet toimintatavat on saatu vakiinnutettua.

Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntauudistuksessa

Ei kommentoitavaa.

Ratalain muutokset

Ratalain muutokset

79 §:n kohdalla haluamme korostaa, että mahdollisia lakkautettavia rautatie-yhteyksiä harkitaan riittäväällä vakavuudella, koska meillä pitää olla rautatie-verkko, ei vain rautateitä. Ehdotuksessa annettaisiin maakunnille toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä.

RAINE korostaa, että sekä valtakunnalliset että alueelliset rautatieyhteydet ovat tärkeitä. Kattava rautatieverkko on erittäin tärkeä myös matkailutoimialal-le. Koti- ja ulkomaan matkailijat ovat iso raideliikenteen käyttäjäryhmä ja rata-verkon täytyy palvella heitä sekä vilkkailla että hiljaisemmilla rataosuuksilla. Jälkimmäisillä osuuksilla matkustajamäärät voivat olla hyvinkin suuria eten-kin sesonkeina.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä koti-maan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaa markkinaehtoisia raidealan toi-mijoita.

Muut huomiot

-

Orre Kyösti
Yleinen Teollisuusliitto YTL ry - Logistiikka