

9.3.2017

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

LUONNOS HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ MAANTIELAIN MUUTTAMISEKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt lausuntokierrokselle luonnoksen hallituksen esityksestä maantielain (503/2005) ja eräiden muiden lakien muuttamiseksi. Maantielain muuttamista koskevasta mietinnöstä pyydettiin lausuntoja aiemmin syyskuussa 2017 päättyneellä lausuntokierroksella, jossa vaiheessa myös Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) antoi lausuntonsa asiassa.

Jatkovalmistelussa lakiesitykseen on tehty useita muutoksia aiemmin lausunnolla olleeseen lakiehdotukseen verrattuna. Lausuntopyynnössä todetaan, että osa jatkovalmistelussa tehdyistä lisäyksistä on merkitykseltään varsin suuria. Esitykseen sisältyvien lakiehdotusten kokonaisuus on laajentunut. Hallituksen esitysluonnoksesta pyydetään uusia lausuntoja koskien erityisesti seuraavia esitykseen tuotuja uusia kokonaisuuksia:

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

MaRa ei lausunnossaan ota kantaa lakiesityksen säännösten muotoiluun tai yksityiskohtiin vaan lausuu yleisesti esityksestä seuraavaa:

1. Maksuton maantieverkosto on kotimaan matkailun kasvun ja säilymisen edellytys

MaRa pitää kannatettavana, että maantiet pysyvät valtion omistuksessa, vaikka kunnossapito siirtyy maakuntaudistukseen perustuen maakuntien tehtäviin.

MaRa pitää kannatettavana, että 12 §:ssä on säädetty siitä, että maantien käyttö on maksutonta. Tämä on erittäin tärkeää myös matkailulinkeinin näkökulmasta.

Sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty, kattava ja maksuton tieverkosto on tärkeää matkailuelinkeinolle. Tiestöllä on merkitystä sekä matkailijoille että matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina henkilöautolla ja linja-autoilla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole raiteita. Lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista tyyppilliselle lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua oman auton kanssa. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhkasuomen ulkopuolelle. Maanteiden maksuttomuus on eräs kotimaan matkailun säilymisen ja kasvun edellytys. Kotimaan matkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Maksuttomalla ja hyvin pidetyllä tiestöllä on merkitystä myös Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta. Esimerkiksi venäläisistä lähes 90 prosenttia saapuisi Suomeen autoilla. Henkilöautoilla saapuvia olisi lähes puolet. Suomi kilpailee venäläisistä matkailijoista muun muassa Baltian maiden ja Etelä-Euroopan maiden kanssa.

Kiertomatkailijat ovat Suomen matkailun kannalta tärkeä matkailijaryhmä. Kiertomatkailijat käyvät matkan aikana kahdessa tai useammassa maassa. Kiertomatkailijat muodostavat Suomen ulkomaanmatkailijoista lukumääräisesti merkittävän osan. Myös tälle matkailijaryhmälle on tärkeää maksuton ja hyvätasoinen tiestö ja toimivat liikenneyhteydet kokonaisuutena. Suomen eräs vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta.

2. Runkoverkot

Lakiin ehdotetaan nimenomaista säännöstä runkoverkkoon kuuluvista maanteista (4 §). Maantien kuuluminen runkoverkkoon vaikuttaa merkittävästi tien käyttäjiin, koska runkoverkkoon kuuluvalla maantiellä on korkeammat palvelutasovaatimukset kuin muilla maanteillä (13 a §).

Ehdotuksen 4 §:n 3 momentin mukaan valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi asetuksella määrätä siitä, miltä osin maantiet kuuluvat runkoverkkoon.

MaRa kannattaa lakiin otettavaa säännöstä runkoverkon palvelutarkoituksesta. Ehdotuksen mukaan asetuksella voitaisiin myös säätää siitä, että liikenne- ja viestintäministeriöllä olisi asetuksenantovaltuus määrittää *miltä osin valta- ja kantatiet* kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään runkoverk-

koon. Runkoverkkoon voisi erityisestä syystä kuulua myös muita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä eli esimerkiksi seututie.

MaRa toteaa, että lakiehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi avata tarkemmin erityisiä syitä. Moneen suosittuun matkailukohteeseen ajetaan myös seututeillä ja varsinkin lomakaudella ja muun sesonkiaikana matkailuliikenne on teillä vilkasta. Maantie voi olla liikenteellisesti merkittävä myös matkailuliikenteen takia, jonka takia myös seututie tulisi olla mahdollista määritellä tällä perusteella runkoverkkoon kuuluvuksi.

3. Maanteiden palvelutaso

Lakiesityksen 13 a §:n mukaan tienpitäjän tulee huolehtia riittävän palvelutason ylläpitämisestä 13 § 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen vaatimusten ja kunkin maantien liikenteellisen merkityksen kannalta.

Lakiehdotuksen 13 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan maantiet on muun muassa suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa maantien liikenteellinen merkitys huomioiden siten, että maantiet tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet

Matkojen ja kuljetusten keskeisiä palvelutasotekijöitä ovat ehdotuksen mukaan matka-aika, matka-ajan ennakoitavuus, turvallisuus ja kustannustehokkuus. 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 runkoverkolla on muuta maanteitä korkeammat palvelutasovaatimukset (=matkojen ja kuljetusten palvelutaso). On kuitenkin samalla tärkeä varmistaa, että runkoverkon ulkopuolisilla maanteillä taataan tosiasiasa 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.

4. Taukopaikat

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso on kokonaisuus, johon kuuluu MaRan näkemyksen mukaan tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia vastaavat palvelut ja taukopaikat. Tämä kytkeytyy myös turvallisuuteen. Lakiehdotuksen mukaan maanteiden yhtenä vaatimuksena on, että ne tarjoavat mahdollisuuden turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa.

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

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

Maantielaissa palvelualueina käsitellään vain maantiehen kuuluvia palvelualueita (8 §). Toiminnallisesti asiaa tarkastellen taukopaikkoja on kuitenkin myös yksityiset liikenneasemat, joita Suomessa on useita satoja. Lakiesityksestä puuttuu analyysi maantiehen kuulumattomien taukopaikkojen merkityksestä osana turvallista matkantekoa ja liikenneturvallisuutta. Analyysi puuttui myös aiemmin lausunnolla olleesta esityksestä. MaRa korostaa, että näitä kaikkia on tarkasteltu kokonaisuutena ja rinnakkain Liikenneviraston 36/2015 selvityksessä raskaan liikenteen taukopaikoista.

Liikenneasemilla on huomattavasti monipuolisemmat ja laadukkaammat palvelut ja tilat verrattuna tavanomaisiin pysäköintialueisiin ja levähdysalueisiin, joissa palveluja ei juurikaan ole. **Omalla autolla kulkevat, joukko-liikennettä käyttävät ja ammattikuljettajat haluavat useimmiten pitää taukonsa palveluiden äärellä tyhjän pysäköinti- tai levähdysalueen sijasta.** Tienkäyttäjät odottavat taukopaikoilta monipuolisia palveluita.

MaRa katsoo, että lakiehdotuksen yleisperusteluja on täydennettävä siten, että siinä huomioidaan myös yksityisten liikenneasemien asema taukopaikkoina. Lain perusteluihin on sisällyttävä tarkempi analyysi raskaan liikenteen taukopaikkojen merkityksestä osana liikenneinfrastruktuuria, tienkäyttäjien palvelua ja ammattiliikenteen turvallista työympäristöä.

Lakiehdotuksen 10 § 3 momentin mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisesti syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitäjän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin. Säännös vastaa nykylakia. Lakiehdotuksen mukaan sopimusneuvotteluissa edesauttamista voitaisiin sopia tienpitäjänä toimivan Liiken-

neviraston ja tienpitoalueen maakuntien kesken tarkoituksenmukaisten järjestelyiden löytämiseksi.

MaRa toteaa, että lainsäädännön on annettava riittävä tuki ja kannuste löytää uusia yhteistyöhön perustuvia toimintamalleja, joissa tienpitäjä (valtio) voisi investoida myös maantiehen kuulumattomiin raskaan liikenteen levähdysalueisiin.

Uusia toimintamalleja on kehitettävä, koska raskaan liikenteen taukopai-koista on tällä hetkellä todellinen pula, mikä todetaan muun muassa Uudenmaan ELY-keskuksen vuonna 2016 julkaistussa raportissa. Raportin mukaan niin sanotuille kylmille levähdysalueille ei tutkimusten perusteella ole enää suurta kysyntää. Liikenneviraston vuonna 2015 julkaisemassa tutkimuksessa (Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus) on myös käsitelty raskaan liikenteen taukopaikkojen tilannetta koko Suomen alueella.

Eräs kustannustehokas toimintamalli taukopaikkoja koskevan pulan ratkaisemiseksi on hyödyntää olemassa olevaa teiden varrella ja lähettyvillä olevaa infrastruktuuria sen sijaan että rakennetaan uutta. **Tässä mallissa tienpitäjä/valtio voisi investoida esimerkiksi liikenneasemien viereen rakennettaviin kenttiin, jonne liikenneasema tarjoaisi palveluita.**

Pysäköinti- ja levähdysalueiden sijoittamiselle jo olemassa olevien yksilöiden yhteyteen on useita hyviä perusteita:

- Asiakaslähtöisyyden lisääminen ja vastaaminen tienkäyttäjien odotuksiin ja haluun pysähtyä palvelujen yhteyteen tien varrella olevien tyhjiin pysäköinti - ja levähdysalueiden sijaan.
- Tulevaisuudessa liikennemuotojen ja palvelujen lisääntyvä yhdistyminen matka- ja kuljetusketjuissa liikennepalvelulain uudistuksen myötä. Myös liitännäspysäköinnin tarve kasvaa.
- Joukkoliikenteen ja liikkumispalvelujen tarjonnan monipuolistuminen ja kasvaminen maanteiden varren pysäkeillä.
- Markkinaehtoisuuden lisääminen tuomalla vaihtoehto sille, että tienpitäjä kilpailuttaa toimijoita omille alueilleen.
- Tienpitäjän ylläpitämien maantiehen kuuluvien pysäköinti - ja levähdysalueiden väheneminen. Tienpitäjä on vähentänyt alueita sekä rajoittanut niiden käyttöä talvikaudella (ei talviylläpitoa)
- Pysäköinti - ja levähdysalueiden suunnittelun ja keskittämisen kustannushyödyt, kun voidaan sijoittaa jo olemassa olevien palvelujen yhteyteen (kuten liittymät, viemärit, kaapelit)
- Maantiehen kuuluvien pysäköintialueiden investointien kalleus erityisesti raskaan kaluston osalta. Joitakin vuosia sitten sallitut raskaammat ja suuremmat rekat sekä HCT-rekkojen yleistyminen merkitsevät jatkossa lisäinvestointeja palvelualueiden rakenteelliseen kestävyys ja infraan.
- Liikenneasemien rekka-alueiden ylläpidon huono kannattavuus. Alueilla on isot hoitokulut suhteessa polttoaineen myynnistä tai sisäkaupasta saataviin tuottoihin.

MaRa huomauttaa, että investoinnit kenttiin voitaisiin toteuttaa siten, että se ei aseta toimijoita eriarvoiseen asemaan keskenään. Liikenneasemaverkko on laaja ja palvelualueiden sijoittamiselle on vaihtoehtoja, mikä mahdollistaa myös kilpailutuksen. On parempi, että hyöty jakaantuu useammalle toimijalle ja että taukopaikat ovat Suomen olosuhteisiin ja tarpeisiin nähden sopivan kokoisia. Isossa mittakaavassa toiminnallisuus kärsii ja se harvoin palvelee myöskään raskaan liikenteen ammattikuljettajien tarpeita ja toiveita.

5. Liikennejärjestelmäsuunnittelu

MaRa pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa varmistetaan siitä, että liikennejärjestelmä säilyy yhtenäisenä, vaikka tehtävät jakautuvat liikennevirastolle ja maakunnille. Suomessa tulee toteuttaa pitkän tähtäimen tavoitteellista suunnittelua ja kehittää liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Asianmukaisen palvelutason toteuttamiseksi, maantieverkoston ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja elinkeinojen intressien huomioimiseksi valtakunnallinen strategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehtävä vähintään 10 vuoden jaksoille. Myös matkailualalla on oltava edustus jatkossakin strategia- ja suunnitteluvaiheissa niin valtakunnallisella kuin alueellisella tasolla. Suunnittelulla tulee varmistaa myös tasa-arvo maakuntien välillä maanteiden palvelutasossa.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun toteutuksella on merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän toimijoille. Laissa suunnittelua koskevissa pykälissä tulisi varmistaa kaikkien relevanttien elinkeinoelämän tahojen ottaminen mukaan suunnitteluun. Tämä koskee kaikkia toimivasta, kattavasta ja mahdollisimman hyvin yhteen sovitetusta liikennejärjestelmästä riippuvaisia elinkeinosektoreita. Saavutettavuuden varmistamiseksi keskeistä on, että suunnittelussa on mukana sekä matkailuelinkeino että liikenteenharjoittajat..

Vastuiden jakautuessa liikennevirastolle ja maakunnille tulee varmistua myös siitä, että kokonaiskustannukset eivät nouse. Hallintokustannusten sijaan niukkoja taloudellisia resursseja tulee suunnata ylläpidon lisäksi infrastruktuuri-investointeihin, jotka ovat suomalaisen elinkeinon kilpailukyvyyn turvaamisessa keskeisessä asemassa. Oikein kohdennettuna investoinneista hyötyy myös matkailuelinkeino.

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tärkeää huomioida toimivan, kattavan ja maksuttoman maantiestön kehittämisen lisäksi myös toimivat joukkoliikenneyhteydet. Joukkoliikenneyhteyksien edistäminen ja yhteensovittaminen muun liikkumisen kanssa on merkityksellistä matkailuelinkeinon kannalta.

6. Ratalaki

Ratalain 79 §:n kohdalla haluamme korostaa, että mahdollisia lakkautettavia rautatieyhteyksiä harkitaan riittävällä vakavuudella, koska Suomessa pitää olla rautatieverkko, ei vain rautateitä. Ehdotuksessa annettaisiin maakunnille toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä.

MaRa korostaa, että sekä valtakunnalliset että alueelliset rautatieyhteydet ovat tärkeitä. Kattava rautatieverkko on erittäin tärkeä myös matkailutoimialalle. Koti- ja ulkomaan matkailijat ovat iso raideliikenteen käyttäjäryhmä ja rataverkon täytyy palvella heitä sekä vilkkailla että hiljaisemmilla rataosuuksilla. Jälkimmäisillä osuuksilla matkustajamäärät voivat olla hyvinkin suuria etenkin sesonkeina.

Lisätietoja antaa lakimies Kai Massa, 09 – 6220 2047, kai.massa@mara.fi

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi
toimitusjohtaja

Veli-Matti Aittoniemi
varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualueiden elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä ja kuntoutumiskeskuksia, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, hui- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 700 jäsentä, joilla on 7 000 toimituspaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.