

Asia: LVM/1770/03/2016

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot esityksestä

Liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lakiesityksen yleistavoitteet, kuten toimivien edellytysten luominen liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja liikenneverkon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen, ovat kannatettavia.

Metsäteollisuus pitää esitystä laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä yleisesti hyvin ja asiantuntevasti laadittuna. Lakiesityksestä näkyy sen perusteluissakin mainittu valmistelun aikainen tiivis yhteistyö Liikenneviraston ja ELY-keskusten Liikenne- ja infra -vastuualueiden kanssa. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan esityksessä on pyritty säilyttämään viranomaisyhteistyön osalta mahdollisimman paljon toimintamalleja, joita tienpidossa ja liikennejärjestelmän suunnittelussa nykyisin hyödynnetään.

Metsäteollisuus tukee vahvasti maanteiden säilyttämistä valtion omistuksessa ja lakiesityksen ehdotuksia Liikenneviraston keskeisestä roolista tienpitäjänä rahoituksen ja tienpidon ohjauksessa. Kannatettavaa on myös Liikenneviraston vahvan roolin säilyttäminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja keskeisenä toimijana maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Lakiesityksessä on tuotu hyvin esiin viranomaisten välisen ja eri sidosryhmien kanssa käytävän vuoropuhelun merkitys sekä tienpidon että liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta.

Ehdotus 10-12 vuotisen rahoitus- ja toimenpideohjelman laatimisesta osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua on erittäin myönteistä ja tuo suunnitteluun ja rahoituksen suuntaamiseen pitkäjänteisyyttä.

Maakuntaudistuksen toteutuessa ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tienpidon organisoituessa esitetyn mukaisesti suuri haaste on metsäteollisuuden näkemyksen mukaan jo ennestään niukkojen osaamisresurssien riittävyys sekä valtakunnan että aluetasolla. Tämä koskee sekä tienpitoa että liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä, että tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tuleva johtamismalli on selkeä ja eri tahojen yhteistyö toimii käytännössä. Oleellista on varmistaa tehokas päätöksenteko, hankkeiden ja kunnossapitokohteiden priorisointi ja rahoituksen tehokas

kohdentaminen. Tämän tavoitteen saavuttamista tukisi keskeisesti se, että henkilöt olisivat maakunnissa osana Liikenneviraston organisaatiota.

Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset

Maanteiden merkitys osana liikennejärjestelmää ja niiden rooli valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteiden edistämässä on tuotu esityksessä hyvin esiin. Lain soveltamisalan laajentaminen koskemaan maanteiden sijaan koko liikennejärjestelmää on perusteltua.

Lakiesityksen 11§:n mukaan tienpitäjänä Liikennevirasto vastaisi maantieverkon omistajan tehtävistä ja tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Liikennevirasto sopisi tienpidon yhteistyöalueen maakuntien kanssa tienpidon järjestämisestä sekä siirtäisi ao. tehtävien hoitamisen kannalta tarpeelliset oikeudet sopimuksella tienpidon yhteistyöalueelle. Tienpidon yhteistyöalue organisoi tienpidon toimialueellaan sopimuksen ja Liikenneviraston ohjauksen mukaisesti. Merkittävässä hankkeissa toteuttamisesta sekä yleis- ja tiesuunnitelmien laatimisesta vastaisi kuitenkin Liikennevirasto. Lisäksi maakunta vastaisi oman alueensa tienpidon ja liikenteen suunnitelmaa koskevasta päätöksenteosta (tienpidon yhteistyöalueella tehdyn valmistelun mukaisesti).

Metsäteollisuus tukee 11§:n esitystä, joka painottaa Liikenneviraston ja tienpidon yhteistyöalueiden roolia maakuntien tienpidossa.

13§ koskee maanteiden palvelutasoa ja runkoverkkoja. Tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti yhtenäinen, tasapuolinen ja asiakastarpeita vastaava palvelutaso liikenteelliseltä merkitykseltään samanlaisilla tieverkon osilla. Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä tavoitteena on yhtenäinen ja korkea pitkämatkaisen liikenteen palvelutaso, ja runkoverkkoon kulumattomalla valta- ja kantatieverkolla liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Seutu- ja yhdysteillä lähtökohtana on paikallisen asiakastarpeen edellyttämä ja tien liikenteellistä merkitystä vastaava palvelutaso.

Metsäteollisuuden näkökulmasta tieverkon palvelutason osalta korostuu toimivien yhteyksien turvaaminen alemmalla tiestöllä eri puolilla Suomea. Vuodesta 2010 asti käytössä olleen palvelusajattelun tuominen lakiin on perusteltua. Tien tai tieverkon osan palvelutason määrittelyssä metsäteollisuus pitää raskaan liikenteen osalta tärkeänä arviointikriteerinä tien taloudellista merkitystä keskimääräisen vuorokausiliikenteen sijaan. Etenkin (seutu- ja yhdysteiden luokkaan kuuluvalla) alemmalla tieverkolla yksittäisen tien merkitys jopa osana vientikuljetusketjua on jopa valtakunnallisesti usein huomattavasti suurempi kuin tien kokonaisliikennemäärän perusteella voisi olettaa.

Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu

15 c§:ssä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaisi liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Liikennevirasto vastaisi valtakunnallisesti liikennejärjestelmän toimivuudesta, sen olisi osallistuttava valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelun valmisteluun. Maakunnan liikenneviranomaisen vastaisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, suunnitelman laatimisesta ja siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta, sekä suunnittelun yhteensovittamisesta

maakunnan muun suunnittelun ja valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun kanssa.

Metsäteollisuus pitää kannatettavana 15c §:n ehdotusta, joka vastaa periaatteiltaan valtakunnallisen ja alueellisten liikennesuunnitteluprosessien nykykäytäntöä, ja korostaa Liikenneviraston keskeistä roolia liikennejärjestelmäsuunnittelussa kokonaisuutena.

15 d§:ssä ehdotetaan 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelman sisällyttämistä valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Ohjelma tarkistettaisiin hallituskausin alussa, tarvittaessa useamminkin. Yli hallituskausien menevän rahoitus- ja toimintaohjelman sisällyttäminen tuo rahoituksen suuntaamiseen pitkäjänteisyyttä ja on siten metsäteollisuuden näkemyksen mukaan erittäin kannatettava.

15 e§ koskee maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka tulisi laatia monivuotisena ja jonka vaikuttavuutta on arvioitava vähintään kerran valtuustokaudessa ja jota on tarvittaessa tarkennettava. Maakunta voisi laatia suunnitelman myös yhdessä toisen tai useamman maakunnan kanssa.

Lakiesityksessä eri maakuntien vastuuta ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien käynnistämiseksi ja toteutuksessa ei ole määritelty, vaan on korostettu maakuntien valinnanvapautta. Yhtenäisten käytäntöjen varmistamiseksi valtakunnallisesti vastuunjaosta on ylimaakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta tarpeen säädellä tarkemmin.

Yleisesti metsäteollisuus pitää tärkeänä liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä valtakunnan että aluetasolla liittyvää vuoropuhelua elinkeinoelämän kanssa. Tätä on lakiesityksen perusteluissa tuotu kiitettävästi esille.

Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde

Pykälässä 15 i § esitetään, että maakunnat sopivat niiden järjestämistä vastuulla olevan tienpidon hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpidon yhteistyöalueella. Yhteistyösopimus määrittäisi tienpidon tehtävien organisoinnin ja yhteistyöalueiden maakuntien toimijoiden toimivallan ja vastuut. LVM ja Liikennevirasto voisivat lausua yhteistyösopimuksesta tai sen muuttamisesta ennen sopimuksen hyväksymistä.

Lakiesityksestä ei suoraan käy ilmi, millä perusteella yhteistyöalueet muodostettaisiin ja onko niiden tarkoitus perustua esimerkiksi nykyiseen ELY-keskusten liikenne- ja infravastuualueiden mukaiseen aluejakoon. Tätä on tarpeen täsmentää.

15 j § mahdollistaa valtioneuvostolle liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä tehdä päätöksen alueellisen tienpidon tehtävien hoitamisesta maakuntien yhteistoiminnassa silloin, kun maakunnat eivät pääse tästä neuvotteluissa sopuun. Esitys on kannatettava, mutta sitä on hyvä täsmentää maakuntien välisille neuvotteluille annettavan määräajan osalta.

Tienpidon rahoituksen, ohjauksen, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja sopimuksen osalta (pykälät 15 k § - 15 p §) esitetään, että tienpitäjänä Liikennevirasto kohdentaisi maakuntien järjestämistä vastuulla oleva tienpidon rahoituksen jokaiselle maakunnalle. Rahoitus on tarkoitus jakaa maakunnittain tieverkon ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan tieverkon ja sen kunnon yhtenäisyys. Liikennevirasto varaisi osan perusväylänpidon rahoituksesta tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin

korjaustarpeisiin. Tienpitäjänä Liikennevirasto ohjaisi maakuntien tienpitoa ja rahoituksen käyttöä tienpidon sopimuksilla ja informaatio-ohjauksella, ja voisi antaa mm. tien rakennetta, kunnossapitoa, rakentamista ja tienpidon hankinnassa sovellettavia menettelyitä koskevia teknisiä tai laadullisia määräyksiä.

Maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmat esitetään laadittaviksi nelivuotisin, ne on tarkistettava vuosittain ja niiden on oltava linjassa tienpidon sopimusten kanssa. Suunnitelma on tarkoitus valmistella tienpidon yhteistyöalueella perustuen maakuntien välisiin yhteistyösopimuksiin. Myös tienpidon sopimukset olisivat nelivuotisia, ja niiden valmistelusta vastaavat Liikennevirasto ja tienpidon yhteistyöalue. Sopimus kattaisi mm. käytettävästä olevan rahoituksen ja sen suuntaamisen, tienpitoa koskevat tavoitteet ja toimintatavat, toimintaa ja taloutta koskevat tavoitteet ja raportoinnin. Lisäksi voitaisiin sopia Liikennevirastolle kuuluvien tehtävien hoidosta tienpidon yhteistyöalueilla.

Metsäteollisuus pitää erittäin kannatettavana Liikenneviraston keskeisen rooli säilyttämistä tienpidon rahoituksen kohdentamisessa ja tienpidon toteutuksen ohjauksessa. On hyvä, että Liikennevirastolla säilyy mahdollisuus tienpidon sopimusten lisäksi normiohjaukseen ja teknisten tai laadullisten määräysten antamiseen tienpidossa. Myös vaatimus maakuntien tienpidon ja liikenteen suunnitelmien yhteneväsyydestä tienpidon sopimusten kanssa on perusteltu.

Yksityistieavustusten osalta metsäteollisuus ehdottaa niiden jakamisen keskittämistä Liikennevirastoon maakuntien sijaan.

Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu

Maantien suunnitteluprosessin vaiheet ml. yleissuunnitelma, tiesuunnitelma ja hankearviointi ja tienpitäjän, tienpidon yhteistyöalueen ja muiden tahojen vastuu prosessissa on lakiesityksessä selkeästi kuvattu.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä lakiesityksen 27 §:n edellyttämää, tienpitäjän ja tienpidon yhteistyöalueen laajaa vuoropuhelua eri viranomaistahojen ja sidosryhmien kanssa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisen aikana.

Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntaudistuksen voimaansaannon liittyvät siirtymäsäännökset

Maakuntaudistuksen yhteydessä 116 §:ssä todetaan ELY-keskusten liikenne- ja infravastuualueiden henkilöstön siirtyvän maakuntiin, keskitettyjen tehtävien osalta myös Liikennevirastoon. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan henkilöstö tulee siirtää kokonaisuudessaan osaksi Liikenneviraston organisaatiota.

Yleisesti metsäteollisuus pitää uudistuksessa riskinä osaavien tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun henkilöresurssien riittävyyttä sekä valtakunnallisella tasolla, tienpidon yhteistyöalueilla että maakuntien tasolla jatkossa. Vastuiden hajauttaminen lisää viranomaisten henkilöstöresurssien tarvetta sektorilla, jolla jo nyt on pulaa osaajista.

Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)

Luvun 3 pykälässä 38 on ehdotus yksityistieliittymien ja maatalousliittymien rumpujen kunnossapidon siirtämisestä maantien kunnossapitäjän vastuulle. Liikennevirasto tai tienpidon yhteistyöalue vastaisi ao. liittymien rumpujen kunnossapidosta, mikä parantaisi maanteiden kuivatuksen toimivuutta ja vähentää rakenteiden vaurioitumista routimisen ja tien kannattavuuden heikkenemisen myötä. Metsäteollisuus kannattaa ehdotusta.

Metsäteollisuudella ei ole kommentteja lukuihin 4 Maantiealueen ulkopuolisia alueita koskevat maankäyttörajoitukset, lukuun 5 Alueiden hankkiminen ja korvaukset, lukuun 6 Maantien lakkaaminen ja lakkauttaminen sekä liitännäisalueen lakkauttaminen eikä lukuun 7 Erinäiset säännökset.

Muut huomiot

Ei kommentoitavaa.

Jaatinen Timo
Metsäteollisuus ry

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry