Outi Nietola 16.5.2018 43/18/L/A

LiV@eduskunta.fi

Viite: HE 45/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Pyydettynä lausuntona Hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus käyttää kattavasti Suomen väyläverkkoa. Toimialan kuljetukset Suomen sisällä ovat noin 80 miljoonaa tonnia vuodessa, josta 75 % tie-, ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Metsäteollisuuden suunnitellut ja jo päätetyt investoinnit lisäävät kuljetusmääriä useita miljoonia tonneja vuositasolla. Kuljetusmuotojakaumien pysyessä ennallaan eniten kasvavat tiekuljetukset. Toimialan kuljetuksista noin 60 % on alemmalla tiestöllä.

Metsäteollisuus kannattaa maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevan lakiesityksen yleistavoitteita, kuten maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden ja riittävän palvelutason turvaaminen joka puolella maata, tienpidon rahoituksen varmistaminen uudessa maakuntamallissa, sekä edellytysten luominen toimiville kuljetusketjuille valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Metsäteollisuus tukee vahvasti maanteiden säilyttämistä valtion omistuksessa ja Liikenneviraston keskeisen roolin säilyttämistä rahoituksen hallinnoinnissa ja tienpidon ohjauksessa (mm. 3 §, 10 §, 11 §). Samoin kannatettavaa on Liikenneviraston vahvan roolin säilyttäminen valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja keskeisenä toimijana myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa (15 j §).

Helmikuussa työnsä päättänyt parlamentaarinen työryhmä esitti vähintään 300 miljoonan euron vuotuista lisärahoitusta teiden ja ratojen kunnossapitoon, sekä pitkäjänteisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käyttöönottoa. Metsäteollisuus pitää molempien ehdotusten toteuttamista välttämättöminä, ja tukee siten lakiesityksen vastaavaa, 15 b §:n mukaista ehdotusta 10-12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta rahoitus- ja toimenpideohjelmineen.

Metsäteollisuus pitää tärkeänä tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun tulevan johtamismallin selkeyttä ja eri tahojen (valtio, maakunnat, kunnat) yhteistyön käytännön toimivuutta. Tämä tukee tehokasta päätöksentekoa ja edistää osaltaan rahoituksen kohdentamista teollisuuden kannalta keskeisiin kunnossapitokohteisiin ja hankkeisiin. Sekä rahoituksen kohdentamisessa ja tienpidossa, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa välttämätöntä on säilyttää toimiva vuoropuhelu valtakunnallisten ja alueellisten viranomaisten ja teollisuuden välillä myös maakuntamallissa.

Maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevalla lakiesityksellä on yhteys valmisteilla olevaan runkoverkkopäätökseen ja tieverkon palvelutasoon (13 a §). Valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle esitetään korkeaa pitkämatkaisen liikenteen palvelutasoa, sekä kattavan ja ajantasaisen reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon saatavuutta. Runkoverkolla tulisi myös huomioida HCT-yhdistelmien ja erikoisajoneuvoyhdistelmien reitit.

Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä tulisi puolestaan olla liikennemäärään, liikenneympäristöön ja paikallisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso, joka voisi liikennemäärästä ja teiden liikenteellisestä merkityksestä riippuen vaihdella. Erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä edellytettäisiin tienpitäjältä lisäksi ajantasaisia liikenne- ja olosuhdetietoja.

Runkoverkkoon kuulumattomille seutu- ja yhdysteille esitetään alueellisen asiakastarpeen edellyttämää ja tien liikenteellistä merkitystä vastaavaa palvelutasoa. Liikennemäärän ja liikenteellisen merkityksen vaihtelut pyrittäisiin ottamaan huomioon tiestön kunnossapitotasossa.

33 §:n mukaan runkoverkolla maanteiden kunnossapito on korkealaatuista, ennakoivaa ja oikea-aikaista, huonokuntoisia osuuksia tiestöllä on vain vähän tai ei lainkaan, ja korjausvelan määrä ei kasva. Painorajoituksia runkoverkolla ei ole. Muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä kunnossapito olisi hyvätasoista, mutta ajallinen ja paikallinen vaihtelu, ottaen huomioon liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet, sallittaisiin. Huonokuntoisia tiejaksoja voisi olla runkoverkkoa enemmän, mutta lähtökohtaisesti korjausvelan ei annettaisi ao. tieosuuksilla kasvaa.

Runkoverkkoon kuulumattomilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapito olisi sovitettu alueellisen liikenteen tarpeisiin. Teiden kunnossapidon taso saisi olla muuta tieverkkoa matalampi, mutta voisi vaihdella liikenteelliset tarpeet ja olosuhteet huomioon ottaen. Ao. tiestöllä sallittaisiin tarvittaessa myös alhaisempi ja epäyhtenäisempi kunto. Liikennöitävyys pyrittäisiin varmistamaan paikkauksin ja korjauksin, mahdollisuuksien mukaan myös ennaltaehkäisevin vauriokorjauksin. Alemmalla tiestöllä hyväksyttäisiin kuitenkin korjausvelan ajoittainen kasvu.

Outi Nietola 16.5.2018 43/18/L/A

Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan tavoitteena tulisi yleisesti olla tiestön korjausvelan vähentäminen, ei vain pysäyttäminen.

Metsäteollisuudelle kriittistä on etenkin alempiasteisen tiestön riittävän kunnon turvaaminen. Metsäteollisuus tekee mielellään yhteistyötä viranomaisten kanssa toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa. Lisäksi metsäteollisuus haluaa nostaa esiin ennakoivan ja ajantasaisen tiedon merkityksen myös alempiasteista tiestöä käyttäville kuljetuksille.

Yleisesti runkoväylien sekä tieverkon tai sen osan palvelutason määrittelyn osalta metsäteollisuus pitää tärkeänä, että raskaan liikenteen osalta arviointikriteerinä käytetään tien taloudellista merkitystä liikennemäärien sijaan. Etenkin alemmalla tiestöllä yksittäisen tien merkitys osana vientikuljetusketjua on jopa valtakunnallisesti usein huomattavasti suurempi kuin tien kokonaisliikennemäärän perusteella voisi olettaa.

Metsäteollisuus on aktiivisesti mukana yli 76-tonnisen kaluston HCT-kokeiluhankkeissa. Alustavat tulokset HCT-kaluston tehokkuus- ja ympäristöhyödyistä ovat rohkaisevia. Suomessa tulee mahdollisimman pian edetä nk. HCT-käytävien, eli yli 76-tonnisille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvan tieverkon määrittelyssä. Jo lausunnoilla ollut ehdotus raskaiden ajoneuvoyhdistelmien mittojen pidentämisestä on askel oikeaan suuntaan, mutta metsäteollisuuden näkökulmasta erittäin tärkeää on saada eteenpäin myös massojen kasvattaminen ao. yhdistelmille soveltuvilla reiteillä ja siihen liittyvä säädösvalmistelu vuoden 2018 aikana.

Maanteitä ja liikennejärjestelmiä koskevassa lakiesityksessä HCT-kaluston huomioon ottaminen on mainittu vain runkoverkkoon kuuluvien valta- ja kantateiden yhteydessä. Metsäteollisuus pitää ehdottoman tärkeänä, että yli 76-tonnisen kaluston HCT-käytävien määrittelyssä ei rajoituta vain runkoverkkoon, vaan sallitaan raskaampien massojen hyödyntäminen mahdollisuuksien mukaan myös muilla kuin runkoväylillä. Metsäteollisuus tekee HCT-käytävien määrittelyssä mielellään tiivistä yhteistyötä valtakunnallisten ja alueellisten viranomaistahojen kanssa.

Metsäteollisuus pitää hyvänä, että valtakunnallisesta ja alueellisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädettäisiin lailla. Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö tavoitteet ja prosessi on selkeästi kuvattu pykälissä 15 a-15 d.

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 maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan.

Omavalvontaohjelma, ml toimenpiteet ja havainnot julkistettaisiin sähköisesti. Maakunnan tulisi puolestaan huolehtia siitä, että palvelun tuottajien kanssa tehtävissä sopimuksissa on riittävät määräykset palvelun tuottajan valvonnasta sekä laatupoikkeamien käsittelystä maakunnan omavalvonnan toteuttamiseksi. Metsäteollisuus kannattaa omavalvontaohjelman käyttöönottoa.

Lakiesityksen 38 §:n mukaan tienpitäjä tai sopimuksen perusteella maakunta vastaisi jatkossa yksityistieliittymän tai maatalousliittymän rumpujen kunnossapidosta. Metsäteollisuus kannattaa esitystä.

Lakiesityksen 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 pitää luvanvaraisuuden höllentämistä em. osin erittäin kannatettavana.

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

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö