Tiina Haapasalo

17.5.2018

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

HE 45/2018 vp Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maantielain muutoksella toteutetaan maakuntauudistuksen mukaisesti valtion tienpidon tehtävien siirto maakunnille. Valtio omistaa jatkossakin maantiet sekä vastaa niiden tienpidon kustannuksista. Uusina asioina laissa määritellään maanteiden luokittelu palvelutasoon perustuen sekä lakia laajennetaan koskemaan valtakunnallista ja maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua.

Yhteenvetona esityksestä voidaan todeta:

- Tieverkon omistajuus on välttämätöntä säilyttää valtiolla ja varmistaa lakitasoisesti ohjaus- ja sopimusmenettelyt sellaisiksi, että tieverkon yhtenäisyys ja liikenneolosuhteiden ennakoitavuus säilyvät valtakunnallisesti. Maanteiden käytön tulee olla maksutonta.
- Maanteiden tienpitoa koskeviin yleisiin vaatimuksiin kuuluu velvoite edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, liikenteen päästöjen vähentämistä sekä tiedon ja digitaalisuuden hyödyntämistä ja liikenteen automaation edellytyksiä.
- Maanteiden palvelutasosta tulee säätää lakitasolla, jotta asiakkaiden saama palvelutaso olisi yhtenäistä ja tasapuolista valtakunnallisesti. Palvelutasotekijäitä ovat matka-aika ja sen ennakoitavuus, liikenneturvallisuus ja kuljetusten kustannustehokkuus, jotka kuvataan maantieluokittain. On ymmärrettävää, ettei näitä kaikkia tekijöitä ole yksityiskohtaisesti tai numeerisesti määritelty lakitasolla.
- Velvoite liikenne- ja viestintäministeriölle päättää valtakunnallisesti merkittävästä runkoverkosta on erittäin kannatettava.
- Runkoverkoilla palvelutaso olisi korkea ja yhtenäinen pitkämatkaiselle liikenteelle. Runkoverkoilla olisi paikallaan pyrkiä matkanopeudessa tasaiseen ja turvalliseen vähintään 100 km/h nopeusrajoitukseen keli- ja liikennetilanne huomioon ottaen. Myös luotettavuus voisi olla kriteereinä runkoverkoilla, jolloin häiriöitä ehkäiseviin toimenpiteisiin kiinnitettäisiin erityistä huomioita. Ja luonnollisesti häiriön sattuessa tehokkaaseen tiedon saantiin ja haittojen ehkäisyyn.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK
PL 30 · Eteläranta 10, 00131 Helsinki · Puhelin 09 42020
etunimi.sukunimi@ek.fi · www.ek.fi · Y-tunnus 1902799-1 · Kotipaikka Helsinki

- On hyvä, että laissa kiinnitetään huomiota tienpidon omavalvontaan. Esimerkiksi PK-yritykset ovat toivoneet lisää järjestelmällisyyttä ja avoimuutta tienpidon valvontaan, koska sillä on merkitystä tienpidon alueurakoista kilpailtaessa.
- Liikennejärjestelmäsuunnittelun säätämistä maantielaissa on erittäin kannatettavaa ja erityisesti sen aikajänteen ulottamista riittävän pitkälle 12 vuodelle.
- Uudistuksessa tulee varmistaa, etteivät hallinnolliset kustannukset kasva eikä saavutettuja tienpidon kustannustehokkuuksia menetetä ja siten kiihdytetä tiestön kunnon heikkenemistä.

Maakunnat ja alueellinen tienpito

Jatkossa alueellisesta tienpidosta vastaavat maakunnat valtion ohjauksessa. Maanteiden omistajuus, rahoittaminen ja tienpidon ohjaus säilyvät edelleen valtion tehtävinä.

Maakunnat ja valtiota edustava liikennevirasto tekevät vuosittain sopimuksen, jossa määritellään tarkemmin tienpidon tehtävien hoitaminen. Sopimuksissa liikennevirasto kohdentaisi rahoituksen jokaiselle maakunnalle ja tekisi rahoitusvaraukset maakuntien muodostamien yhteistyöalueiden käyttöön. Osa perusväylänpidon rahoituksesta varattaisiin valtakunnallisiin tehtäviin ja ennakoimattomiin tarpeisiin.

Maakunnat voisivat muodostaa enintään yhdeksän yhteistyöaluetta alueellisen tienpidon tehtävien hoitamiseen. Nykyiset ELY-keskukset hoitavat tienpidon kilpailuttamiseen ja hankintaan liittyvät tehtävät neljällä yhteistyöalueella. Esityksessä todetaan, että rahoituksen kohdentaminen nykyistä useampiin hallinnollisiin yksiköihin voi johtaa kustannusten kasvuun. Aikaisemmalla toimintojen keskittämisellä on saavutettu 20-25 prosentin tehostuminen sekä mahdollistettu vahva asiantuntemus. Uudistuksen riskinä nähdään kehityksen kääntyminen vastakkaiseen tehottomampaan suuntaan.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että hallituksen esityksen mukaisesti on välttämätöntä säilyttää tieverkon omistajuus valtiolla ja varmistaa lakitasoisesti ohjaus- ja sopimusmenettelyt sellaisiksi, että tieverkon yhtenäisyys ja liikenneolosuhteiden ennakoitavuus säilyvät valtakunnallisesti. Pitkien tieyhteyksien yhtenäinen palvelutaso on tehokkaan yrityslogistiikan järjestämisen edellytys. Maakuntakohtainen optimointi ja varojen kohdentaminen saattaisi johtaa erilaisiin liikenneolosuhteisiin, joista olisi haittaa liikenteen sujuvuudelle ja turvallisuudelle.

Uudistuksessa tulee varmistaa, etteivät hallinnolliset kustannukset kasva eikä saavutettuja tienpidon kustannustehokkuuksia menetetä ja siten kiihdytetä tiestön kunnon heikkenemistä. Liikenneväylien rahoitusta on lisätty kuluvalla hallituskaudella yhteensä noin 600 miljoonalla

eurolla. Liikenneväylien kunnon heikentyminen on saatu pysäytettyä. Tulevalla hallituskaudella tätä lisärahoitusta on jatkettava ja varmistettava, että hallinnolliset uudistukset osaltaan parantavat tienpitoon käytettävien resurssien tehokkuutta.

Runkoverkkojen ja palvelutasojen määrittely

Liikenne keskittyy pääteiden runkoverkoille, jolloin niiltä edellytetään korkeampaa palvelutasoa. Runkoverkoilla on myös suurin raskaan liikenteen osuus. Esityksessä liikenne- ja viestintäministeriö velvoitettaisiin päättämään miltä osin päätiet kuuluisivat valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon. Runkoverkoille määriteltäisiin yhtenäinen ja korkea palvelutaso, josta hyötyisi erityisesti pitkämatkainen raskas liikenne ja henkilöliikenne. Muille pääteille ja maanteille palvelutaso määriteltäisiin asiakastarpeiden ja liikenteellisen merkityksen perusteella.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kannattaa esitystä ja osallistuu mielellään runkoverkkojen ja muiden maanteiden kriteerien ja palvelutason määrittelyyn.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikenneverkkojen kehittämisen pitkäjänteinen tarkastelu on erittäin tervetullut uudistus yritystoiminnan näkökulmasta. Yrityksille on hyödyllistä tietää millä periaatteilla ja linjauksilla liikenneväyliä kehitetään pitkällä aikavälillä ja sillä on merkitystä myös yritysten liikennöinnin suunnitteluun ja investointeihin. Liikenne ja logistiikka ovat oleellinen osa yritystoimintaa ja erityisen merkittävä kilpailutekijä ulkomaankauppaa käyville yrityksille Suomen sijainnin ja ilmasto-olosuhteiden vuoksi.

Varsinkin palvelutasoa nostavat väyläinvestoinnit vaativat vuosikausien suunnittelua sekä useiden hallituskausien ajan rahoitusta, joten niiden tarkastelu on luonnollista ulottaa 12 vuoden aikajänteelle. Myös EU-rahoituksen hyödyntäminen voi tulla suunnitelmallisemmaksi samoin kuin niiden liikenneverkkojen palvelutasojen toteuttaminen, joista on säädetty EU-asetuksissa. Ulkomaankaupan reittien kehittäminen on yhteiseurooppalaista valmistelua ja siihen vaikuttaa naapurimaiden suunnitelmat ja hankkeet. Näiden tahdistaminen ja edistäminen ovat pitkäjänteisyyttä vaativia valtion tehtäviä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään pitkän tähtäimen tavoitteet liikenteelle sekä rahoitus ja toimenpideohjelma 12 vuodeksi. Suunnitelmalla vahvistetaan liikenteen ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttamista. Suunnitelmaa päivitetään tarpeen mukaan hallituskausittain. Suunnitelman valmistelusta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö ja se valmistellaan avoimessa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa.

ELINKEINOELÄMÄN KESKUSLIITTO EK

Tiina Haapasalo 9.11.2017

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää esitettyä liikennejärjestelmäsuunnittelun säätämistä maantielaissa erittäin kannatettavana ja erityisesti sen aikajänteen ulottamista 12 vuodelle. Elinkeinoelämä tarjoaa laajan yritys- ja toimialakentän näkemyksen valmistelun tueksi ja on valmis osallistumaan suunnitteluun.

Alueellisista liikennejärjestelmäsuunnitelmista vastaavat maakunnat ja ne voidaan tehdä myös laajempina kokonaisuuksina yhteistyöalueiden puitteissa. Liikennevirasto tuo maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ratojen ja vesiväylien näkökulman. Liikenneviraston tulee myös huolehtia päätieverkon valtakunnallisesta näkemyksestä alueellisissa suunnitelmissa. Maakunnallisten suunnitelmien laatiminen avoimesti ja alueen yritysten kanssa voi osaltaan parantaa koko liikennöinnin ja tienpidon tehokkuutta ja laatua.

Lopuksi

Liikenteen hallinnonalalla ovat kaikki organisaatiorakenteet muutoksessa yhtä aikaa. Maakuntauudistuksen rinnalla meneillään on Liikenneviraston pilkkominen, Viestintäviraston ja Trafin yhdistäminen sekä yhden valtionyhtiön perustamisen. Elinkeinoelämän ja yritysten toive on, että kokonaisuudistuksessa varmistetaan, että liikenteen eli yritysten ja ansalaisten tarvitsemat palvelut voivat kehittyä, sekä se, ettei uudistuksesta aiheudu kustannusnousua yhteiskunnalle, yrityksille tai liikenteelle.