Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta 22.5.2018

Hallituksen esitys eduskunnalle maantielaiksi

Teiden kunnossapidon taso

Suomen Tieyhdistyksen mielestä ei ole oikein määrittää kunnossapidon tasoa tieluokan perusteella. Tämä johtaa hoidon toimien tehottomaan kohdistamiseen. Lakiesityksen toimintatapa ei johda tienpidon rahoituksen optimaaliseen käyttöön.

Tietä pidetään kunnossa liikennettä ja liikkujia varten. Korkein kunnossapitotaso pitää kohdistaa teiden liikennemäärän mukaan. Myös tien tyyppiä (moottoritie, moottoriliikennetie…) voisi käyttää kunnossapitotason määrittämisen lähtökohtana, koska se on yleensä indikoi tien liikennemäärää ja nopeustasoa. Jos kunnossapidolla halutaan vähentää liikenneonnettomuuksia, on toimenpiteet kohdistettava teille, joilla on paljon liikennettä ja korkeat nopeudet.

Pykälän 33 momentissa 2 ehdotetaan, että runkoverkolla maanteiden kunnossapidon on oltava korkeatasoista. Korkeatasoisella kunnossapidolla tarkoitetaan ennakoivia ja elinkaaritehokkaita toimia, joiden seurauksena liikenteen häiriöitä olisi mahdollisimman vähän kaikkina vuoden- ja vuorokauden aikoina. Myös muilla, kun runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä sekä seutu- ja yhdysteillä kunnossapidon taso sidotaan teiden luokitteluun.

Tien kuuluminen runkoverkkoon ei perustu sen liikennemäärään vaan 4 § määritelmän mukaan kyseiseen verkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkan liikennettä. Joillakin runkoverkkoon kuulumattomilla Etelä-Suomen seutu- ja yhdysteillä voi vastaavasti olla hyvinkin korkea liikennemäärä.

Alan henkilöresurssien riittävyys

Alalla on jo tällä hetkellä pula osaavista työntekijöistä niin väyliä toteuttavilla tahoilla kuin hallinnossakin. Lakiehdotus hajaannuttaa nyt keskitettyjä tehtäviä maakuntiin ja maakuntien ja liikenneviraston tehtävät ovat osittain päällekkäisiä. Myös esitetty omavalvonta vaatii lisää resursseja.

Pelkona on, että osaavaa, substanssin tuntevaa henkilöstöä ei riitä kaikille toimijoille hallinnossa ja teitä rakentavissa sekä kunnossapitävissä yrityksissä. Henkilöstömäärän kasvu lisää myös henkilöstökustannuksia. Henkilöstökustannusten nousu on poissa itse tiestön hoitoon ja yläpitoon käytettävästä rahoituksesta. Uudistuksella lisätään byrokratiaa ja tienpitoon käytettävä rahoitus pienenee niin keskushallinnossa kuin maakunnissakin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Pitkäjänteinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarpeellinen ja erittäin kannatettava uudistus. Myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat tärkeitä. *Lähtökohtana pitäisi kuitenkin olla, että maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehtäisiin yhteistoiminta- alueittain*

Nyt pykälässä 15 d esitetty tapa toteuttaa suunnitelmat kuulemisineen ja yhteensovittamiseen tulee olemaan raskas ja erittäin byrokraattinen prosessi. Lakiesityshän antaa maakunnille mahdollisuuden toteuttaa suunnitelma yhteistyössä usean maakunnan kanssa.

Liikenne, liikkuminen ja liikenneverkot vaativat yksittäistä maakuntaa isompia kokonaisuuksia, jotta niitä voitaisiin optimoida järkevästi. Järjestely voisi olla senkin puolesta perusteltu, että jokaiselle maakunnalle ehdotetaan laadittavaksi joka tapauksessa pykälän 15 k perusteella nelivuotinen vuosittain tarkistettava tienpidon- ja liikenteen suunnitelma. Myös tämä suunnitelma voitaisiin Tieyhdistyksen mielestä laatia yhteistoiminta-alueittain.

Yksityistiet

Tieyhdistys pitää hyvänä, että ehdotuksessa yksityistien ja maantien liittymäkohdissa olevat rummut sekä maatalousliittymien rummut on siirretty maantien tienpitäjän vastuulle. *Tässä yhteydessä olisi syytä harkita myös tonttiliittymien lisäämistä lakitekstiin.*

Pykälässä 36 säädetään tienpitäjän oikeudesta ohjata tietyissä tilanteissa liikenne tilapäiselle kulkutielle. *Tässä yhteydessä pitäisi säätää myös siitä, että ohjatessaan liikenteen tilapäiselleen kierotielle toimii liikenteen ohjannut taho kyseisellä kiertotiellä tienpitäjänä vastaten tielle mahdollisesti koituvista vahingoista tai tiellä tapahtuvista onnettomuuksista kiertotienä toimimisen ajan.*

Lainkohdassa 15 c todetaan maakunnan laatimasta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta, että suunnitelmassa on otettava huomioon maakunnan alueella olevien kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää koskeva suunnittelu. Tähän yhteyteen tulisi lisätä, että *maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa pitäisi ottaa huomioon myös maakunnan alueella oleva yksityistieverkko*. Yksityistiet ovat maakuntatasolla oleellinen osa liikennejärjestelmää. Esimerkiksi maa- ja metsätaloudenkuljetukset alkavat yksityistieverkolta ja yksikin huono silta voi haitata kuljetusketjua ja sen toimintaa merkittävästi.

Digitalisaatio

Kohdassa §27 b todetaan, että ”hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sekä kirjallisesti että sähköisesti. ” Tällä hetkellä vaatimus on vielä relevantti mutta tulevaisuudessa mallintamisen ja digitalisaation edistyessä laissa oleva vaatimus kirjallisen suunnitelma-aineiston toimittamisesta tulee hidastamaan mallipohjaiseen suunnitteluun siirtymistä. Teksti tulisi kirjoittaa siihen muotoon, että se ei kaikissa tapauksissa edellytä myös kirjallisen suunnitelma-aineiston toimittamista. Muotoilu voisi olla esimerkiksi seuraava: *Hyväksymisesitys ja sen perusteena oleva suunnitelma-aineisto on toimitettava tienpitäjälle sähköisesti sekä erikseen vaadittaessa myös kirjallisesti.*

Helsingissä, 16.5.2018

Nina Raitanen, toimitusjohtaja