24. Toukokuu 2018

Muistio

Liikenne- ja viestintävaliokunta torstai 24.05.2018 klo 12:00 / HE 45/2018 vp / Asiantuntijapyyntö

LiV@eduskunta.fi

Taustaa

Lakiesityksessä vastuut tienpidon tehtävistä 18 maakunnan ja enintään 9 tienpitoalueen osalta pitää tuoda esiin selkeästi. Vastuun- ja työnjaon valtion ja maakuntien tulee olla yksiselitteinen.

Lakiesityksen muutokset tulevat vaatimaan tienpidon resurssien kasvattamista. Nykyisillä resursseilla ei pystytä vastaamaan moniin lakiehdotuksen kohtiin mm. 13, 13 a, 15 o, 33, 100 b pykälät. Lisäksi resurssitarvetta kasvattaa mm. maakuntien hoidettavaksi tulevien tehtävien hajautuminen nykytilanteeseen nähden, organisaatioiden (erityisesti Liikenneviraston ja maakuntien) tehtävien osittainen päällekkäisyys ja rajapinnan epäselvyys sekä erityyppiseen viranomaisvalvontaan käytettävän työpanoksen kasvu. Organisaatioille asia näyttäytyy toimintamenojen kasvupaineena. Maakuntien osalta paine kohdistuu yleiskatteelliseen rahoitukseen.

Valvonnan nostaminen esitetyllä tavalla vahvasti säännellyksi vaatii tarkennuksia, etenkin kun se koskee eri tienpidon tehtäviä: tien päivittäistä liikennöitävyyttä, korjaamista sekä investointihankkeita. Kunnossapidon hankintamalleja ollaan jo kehittämässä yhteistyötä korostaviin urakkamuotoihin, jotka otetaan käyttöön kilpailutuksen yhteydessä vuosina 2019-2023. Teiden hoidossa palveluntuottajien kanssa tehdyt sopimukset ovat 5 vuoden mittaisia ja kesken sopimuskauden tehtäviä omavalvonnan lisäämisen kaltaisia muutoksia ei pystytä toteuttamaan kustannustehokkaasti.

Tienpidon yleisiä vaatimuksia, palvelutasoa ja kunnossapitoa sekä valvontaa koskevan säänte lyn kehittäminen (4, 13, 13 a, 15 o, 33, 100 b §:t)

13 a § Matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä

Maanteiden palvelutasosta todetaan, että tienpitäjän tulee varmistaa sekä runkoverkolla että erityisesti vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä reaaliaikaisen liikenne- ja olosuhdetiedon kattavuus ja ajantasaisuus. Ajantasaisilla liikennetiedoilla viitataan häiriö- ja tietyötietoihin. Olosuhdetiedoista ei esityksessä ole luonnehdintaa. Nämä hyvät uudistukset tulevat parantamaan tienkäyttäjien palvelutasoa ja nostamaan tienpidon kustannuksia.

15 o § Tienpidon omavalvonta

Tienpidon omavalvontaan liittyvät ohjelmat sekä niiden toteutumisen seurantaan perustuvat havainnot ja niihin perustuvat toimenpiteet olisi esityksen mukaan oltava julkisesti nähtävissä. Omavalvontasäädösten tulisi keskittyä prosessien ja menettelyjen toimivuuden valvontaan. Tienpidon toimenpiteet ovat moninaisia ja toimenpiteiden aikajänne vaihtelee päivittäisen liikennöitävyyden turvaavan kunnossapidon parista tunnista investointihankkeiden joihinkin kuukausiin. Tienpidossa on käytössä lukuisia useampivuotisia sopimuksia ja omavalvontasäädösten käyttöönotto olisi käytännön syistä säädettävä tulemaan voimaan vasta uusissa sopimuksissa.

33 § Maantien kunnossapito
Lakiesityksessä ehdotetaan mm. runkoverkon maanteiden kunnossapidon olevan korkeatasoista. Talvihoidon näkökulmasta on tiejakson liikennemäärän oltava korkea, jotta talvihoito voidaan realistisesti toteuttaa korkeatasoisena. Hiljaisen liikenteen aikaan, esimerkiksi yöaikaan, tulee tiellä esiintymään vaihtelevia olosuhteita. Tienpidon resurssien mitoittaminen niin, että korkeatasoinen kunnossapito täyttyisi myös ääriolosuhteissa, esimerkiksi pitkäkestoisten rankkojen lumisateiden aikana, nostaa merkittävästi tienpidon kustannuksia.

100 b § Viranomaisvalvonta
Lakiesityksessä säädetään Liikenteen turvallisuusvirastolle valvontatehtävä koskien 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a pykälien mukaisten velvoitteiden toteutumista sekä näiden nojalla annettujen säännösten ja päätösten noudattamista. Miten tulkittaisiin esimerkiksi 13 § toisen momentin kohtaa 4 silloin, kun maantien liikenteellisen ja teknisen toimivuuden puutteet johtuvat käytännössä siitä, etteivät tienpidon määrärahat ole mahdollistaneet parempaa kuntoa? Tai kuten 13 a §:ssä todetaan, että tienpitäjän tulee huolehtia riittävästä palvelutasosta 13 §:n vaatimusten kannalta, niin tarkoittaisiko tämä sitä, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi velvoittaa tienpitäjää eli Liikennevirastoa korjaamaan tilanne, vaikka tienpitäjälle ei olisi osoitettu tehtävän hoitamiseksi riittävää rahoitusta?

Liikennetehtävien kokonaisuus maakuntauudistuksessa
Tienpidon järjestämistä säädetään 15 f-i pykälissä. Vastuut kunkin 18 maakunnan ja tienpitoalueen välillä tulisi selkiinnyttää. 15 f §:n mukaan maakunnat sopivat niille kuuluvien tienpidon tehtävien hoitamisesta yhteistoiminnassa enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Tienpidon tehtävät muodostavat kokonaisuuden eikä ole perusteltua irrottaa yksittäisiä tienpidon tehtäviä tästä kokonaisuudesta kunkin 18 maakunnan itse hoidettavaksi.

Muut huomiot
15 q § Maantien suunnittelun tehtävistä esityksessä todetaan, että maakunta vastaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta ja että tienpitäjä (eli Liikennevirasto) voi erityisestä syystä ottaa vastattavakseen merkittävää hanketta koskevan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimisesta. ELY-keskuksilla ja sitä kautta tulevilla tienpitoalueilla on tähän tehtävään henkilöresurssit. Hankkeiden suunnittelu edellyttää pitkäjänteistä ja paikallista yhteistyötä mm. kuntien maankäytön suunnittelun kanssa.

Kaavoitukseen ja maankäytön yhteistyöhön liittyviä rooleja on tarpeen selkiinnyttää. Perustelutekstissä kuvataan, että tienpitäjä eli Liikennevirasto vastaa maanomistajana kaavoitusyhteistyöstä. Asemakaava-alueilla maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maantien alueet ovat kunnan omistuksessa, jolloin valtiolla on vain tieoikeus, josta huolehtia. ELY-keskusten maankäytön yhteistyö on nimenomaan tienpidon edellytysten turvaamista maankäytön suunnitteluyhteistyössä, ei maanomistajan etujen turvaamista.

Valtakunnallisten linjausten osalta Liikenneviraston on todennäköisesti syytä käyttää valtion puhevaltaa kaava-asioissa, mutta varsinainen nyt tehtävä maankäytön yhteistyö tienpidon näkökulmasta on osa tienpitoalueen tehtäväkokonaisuutta maakunnissa. Esityksessä liikenteenohjauslaitteen asettamisesta maantielle vastaisi tienpitäjä (liikennevirasto). Käytännössä

liikenteenohjauslaitteiden asettaminen (esim. liikennemerkit ml. nopeusrajoitukset) on joka-päiväistä alueellista tienpidon työtä ja edellyttää hyvän asiantuntemuksen lisäksi paikallistuntemusta ja -tietoutta, maastokäyntejä sekä käytännön tason yhteistyötä poliisin, kuntien ja eri tienkäyttäjäryhmien kanssa ja usein myös tiivistä keskustelua esi- tai hankesuunnittelusta, maankäytöstä, lupa-asioista, korvausasioista, meluntorjunnasta, kunnossapidosta tai liikenneturvallisuudesta vastaavien asiantuntijoiden kanssa.

Liikenteenohjauslaitteiden asettaminen ja niistä päättäminen on kiinteä osa tienpidon jatkuvaa prosessia ja paikallisen liikenneturvallisuustyön osalta myös keskeisimpiä työkaluja. Liikenteenohjauksesta tulee valtakunnantasolla vuosittain satoja toimenpide-ehdotuksia kansalaisilta, yrityksiltä, kunnilta ja muilta yhteisöiltä. Mikäli vastuu ja päätöksenteko eriytetään Liikennevirastoon, miten huolehditaan siitä, että maakunnan tienpito- ja turvallisuustoimet sekä tienkäyttäjien palveleminen voidaan hoitaa hyvin ja tehokkaasti?

Lakiesityksen 42 §:ssä esitetään, että tiealueeseen kohdistuvaan työhön sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamiseen tiealueelle on oltava tienpitäjän lupa. Jos tienpitäjä (liikennevirasto) myöntää luvat, miten varmistetaan, että toimenpiteestä ei aiheudu haittaa tienpidolle tai vaaraa liikenteelle? Tienpitoalueen asiantuntemusta olisi syytä hyödyntää.

Lakiluonnoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sivulla 35 todetaan, että myös ne luvat, joita on hoidettu jokaisessa ELY-keskuksessa, siirtyisivät Liikennevirastoon.

ylijohtaja Jaakko Ylinampa
jaakko.ylinampa@ely-keskus.fi
puh.0295 037 199
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue
Lapin ELY-keskus, Hallituskatu 5 C,
PL 8060, 96101 Rovaniemi

yksikön päällikkö, kunnossapito, Pekka Rajala
pekka.rajala@ely-keskus.fi
puh. 0295 021 333
Liikenne ja infrastruktuuri –vastuualue, Eteläinen ha.
Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Opastinsilta 12 B
PL 36, 00521 Helsinki