SATAKUNTALIITTO
Postiosoite: PL 260, 28101 PORI
Käyntiosoite: Pohjoisranta 11 D, 28100 PORI

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
00102 Eduskunta

22.5.2018
SL/45/03.07.02/2018

viite: asiantuntijapyyntö 16.5.2018, diaarionumero HE 45/2018

asia: **Hallituksen esitys laiksi maantielain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

Satakuntaliiton asiantuntijalausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Satakuntaliitolta asiantuntijaa kuultavaksi ja kirjallista asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä maantielain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi teemana laki kokonaisuudessaan ja erityisesti talvikunnossapito.

Lakimuutos on osa maakuntauudistuksen kokonaisuutta ja sillä säädetään, kuinka maakuntien vastuulle tuleva tienpito tulee järjestää. Esitys myös käsittelee liikennejärjestelmätyötä ja muuttaa jonkin verran teiden suunnittelujärjestelmää. Lakiesityksessä annetaan nykyistä täsmällisemmät laatuvaatimukset tienpidolle.

Liikenteen ja tienpidon järjestäminen maakunnassa

Satakuntaliitto katsoo, että laki antaa kohtuulliset mahdollisuudet aidosti neuvotella kunkin tienpitoalueen puitteissa kullekin alueelle sopiva tapa järjestää tienpito. Tämän vastapainona sopimus edellyttää myös valtiota edustavan tienpitäjän hyväksyntää ja ilman sitä sopimus tienpitoalueesta korvautuu valtioneuvoston päätöksellä. Sopimusjärjestelmä on nyt esitetty lakiesityksessä selkeästi.

Tienpidon rahoituksesta vastaisi lähtökohtaisesti valtio tienpitäjänä ja siitä sovittaisiin tienpidon vuosittaisella sopimuksella tienpitäjän ja maakuntien kesken. Lakiesitystä voi tulkita siten, että myös maakunta voisi käyttää yleiskatteellista rahoitusta tienpitoon, jos siitä päästään tienpitosopimuksessa sopuun tienpitäjän kanssa. Koska tieverkon kehittämistä tehdään osin paikallisista, osin alueellisista ja osin valtakunnallisista tarpeista, olisi kuitenkin hyvä, että paikallisen ja valtakunnallisen tason lisäksi myös maakunnat voisivat osaltaan suoraan ohjata rahoitusta alueellisia tarpeita ajatellen.

Vaikka juuri nyt ei olekaan edellytyksiä maakunnalliselle rahankäytölle, laki tulisi kuitenkin jo nyt muotoilla niin, että maakunnat voisivat käyttää rahaa oman harkintansa mukaan alueellisiin tiehankkeisiin. Kyse voi olla rahasta, joka myönnettäisiin suoraan maakunnille tähän tarkoitukseen samoin kuin Ruotsissa, tai verorahoista, jos maakunnat saavat myöhemmin verotusoikeuden. Yhteensovitus valtakunnallisten, alueellisten ja paikallisten tarpeiden välillä tapahtuisi luontevimmin liikennejärjestelmäsuunnitelmien kautta.

Tienpito tulisi siis lakiesityksen mukaan olemaan vahvasti keskushallinnon kontrolloimaa. Tähän sisältyy riski siitä, että alueellisia tarpeita ei huomioida tarpeeksi tienpidossa. Muutoin maakunnille tulevien liikenneasioiden hoitoa tämä lakiesitys ei juuri rajoita. Maakunnille tuleva oikeus järjestää myös henkilöjunaliikennettä avaa uusia mahdollisuuksia, joskin tältäkin osalta rahoituksen järjestäminen jää ongelmaksi, sillä maakuntien saama yleiskatteellinen rahoitus tuskin riittää yksinään junaliikenteen ostamiseen.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Uutena asiana lakiesityksessä on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Tätä on lähtökohtaisesti pidetty hyvänä muutoksena lähes kaikkien tästä laista lausuneiden tai sitä kommentoineiden taholta. Liikennejärjestelmätyötä voi kuitenkin tehdä hyvin monella tavalla. Tähän lakiesitykseen valittu malli on hyvin vahvasti valtiojohtoinen ja se on ennemminkin väline, jolla valtakunnalliset tavoitteet tuodaan osaksi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kuin väline sovittaa yhteen eri maakuntien suunnitelmia keskenään ja yhteen valtakunnallisten suunnitelmien kanssa. Laki velvoittaisi sovittamaan yhteen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vain muiden valtakunnallisten suunnitelmien kanssa, mutta ei maakunnallisten. Maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat puolestaan tulisi yhteen sovittaa valtakunnallisen kanssa. Laissa olisi hyvä olla vähintään maininta siitä, että suunnitelma tehdään yhteistyössä maakuntien kanssa tai maininta siitä, että maakunnille ja kunnilla tulee olla mahdollisuus antaa lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.

Teiden suunnittelujärjestelmä

Suunnittelujärjestelmä muuttuu jonkin verran. Uusina asioina tulevat hankearviointi ja suunnitteluperiaatteet. Hankearvioinnissa on kyse jo vakiintuneen käytännön kirjaamisesta lakiin, eikä tästä ole huomautettavaa. Hankearviointivaihe on sitä paitsi myös luonnollinen kohta hankesuunnittelussa koordinoida yksittäisten maakuntien vastuulle jäävä strategisempi liikennesuunnittelu ja tienpitoalueen puitteissa tehtävä konkreettinen väyläsuunnittelu.

Tienpitäjä voi määrittää valtateille, seututeille ja vilkkaille muille maanteille suunnitteluperusteet, joiden tulee ohjata hankesuunnittelua. Tämä on lähtökohtaisesti hyvä tapa huomioida valtakunnalliset intressit silloin, kun sellaisia tosiasiallisesti liittyy yksittäiseen hankkeeseen. Kun laki ei mitenkään rajoita, missä yhteyksissä suunnitteluperiaatteita voidaan antaa, on tämä väline, jolla tienpitäjä voi niin halutessaan ohjata tienpitoa hyvinkin yksityiskohtaisesti. Olisi siis perusteltua rajata suunnitteluperusteet silloin, kun tienpitäjä ne antaa, selvästi valtakunnallisiin intresseihin. Osana näitä intressejä toki on myös tieverkon palvelutason yhtenäisyyden varmistaminen.

Laatuvaatimukset tienpidolle

Lakiesitys määrittää melko yksityiskohtaisestikin, millaisia vaatimuksia tienpidolle eri teillä asetetaan. Mahdollisuus saavuttaa ne riippuu kuitenkin tosiasiallisesti käytettävissä olevasta rahasta. Lakiesitys on siinä looginen, että velvoite

SATAKUNTALIITTO
Postiosoite: PL 260, 28101 PORI
Käyntiosoite: Pohjoisranta 11 D, 28100 PORI

palvelutasosta on annettu tienpitäjälle, eli valtiolle, joka myös vastaa tienpidon rahoituksesta. Tärkeä kysymys onkin, velvoittaako nämä kirjaukset myös valtiovallan budjetoimaan riittävästi rahaa määrätyn palvelutason saavuttamiseksi.

Talvikunnossapito

Lyhyellä tähtäimellä ainoa keino saattaa talvikunnossapito riittävälle tasolle on antaa sitä varten riittävä rahoitus. Pidemmällä tähtäimellä voi olla edellytyksiä huolehtia talvikunnossapidosta nykyistä tehokkaammin ja siten myös edullisemmin hyödyntäen esimerkiksi digitalisaatiota, mutta myös yksinkertaisesti tekemällä riittävässä määrin kunnossapidon kehitystyötä tutkimalla ja testaamalla uusia materiaaleja, kunnossapitotekniikoita ja työtapoja.

Nykyinen malli, jossa talvikunnossapidosta vastaavat viime kädessä melko pienet aliurakoitsijat, jotka toimivat pienellä voittomarginaalilla, ei edistä kunnossapidon kehittämistä, vaikka lyhyellä tähtäimellä se onkin hyvin kustannustehokasta. Systemaattista tietoa ei ole kerättynä siitä, päästäänkö kunnossapitourakaissa tosiasiallisesti edes sille tasolle, josta on sovittu, tai joka olisi tarpeen liikenteen näkökulmasta.

Talvikunnossapidon parantaminen vaatii lyhyellä aikavälillä rahoituksen kasvattamista ja pidemmällä riittävää panostusta kehitystoimintaan, josta tienpitäjän täytynee ottaa kokonaisvastuu. Myös tämä edellyttää taloudellista panostusta, joskin pidemmällä tähtäimellä luvassa voi olla selviä kustannussäästöjä. Tienpidon tutkimus on pääsääntöisesti hyvällä tasolla, mutta esimerkiksi VTT:n kehittämiä uusia menetelmiä pitäisi päästä testaamaan ja kehittämään myös osana kunnossapitourakoita, jotta niistä saataisiin kehitettyä käyttökelpoisia toimintatapoja. Tiukat ja yksityiskohtaiset kilpailutukset voivat muodostua kehittämisen haitaksi, sillä tiukat voittomarginaalit eivät mahdollista rahan käyttöä kehittämiseen ja tiukat sopimusehdot eivät mahdollista uusien toimintatapojen soveltamista.

Satakuntaliitto

Asko Aro-Heinilä
maakuntajohtaja

Päivi Liuska-Kankaanpää
alueiden käytön toimialajohtaja

Ville Turunen
liikennesuunnittelija