Outi Nietola 11.6.2018 53/18/L/A

LiV@eduskunta.fi

Viite: HE 45/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi sekä LVM:n tekemät muutosehdotukset lakiesityksiin

Pyydettynä lausuntona Hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi sekä LVM:n muutosehdotuksiin koskien ao. lakiesitystä Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

LVM:n muutosehdotukset koskevat maakuntauudistukseen liittyvien muutosten poistamista lakiesityksestä. Näin muun muassa maanteiden palvelutasoa, tienpidon vaatimuksia, kunnossapitoa ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevat säädökset, jotka eivät riipu maakuntauudistuksesta, voisivat tulla voimaan mahdollisimman pian. LVM:n mukaan tavoitteena on selkeyttää kokonaisuutta erottamalla säädösten sisällölliset muutokset maakuntauudistukseen liittyvästä hallinnon uudelleen järjestämisestä. Siten teiden palvelutasoa, tienpitoa ja valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säädökset voisivat tulla voimaan omana kokonaisuutenaan ilman siirtymäsääntelyä.

Metsäteollisuudelle keskeiset kysymykset valtakunnallisen ja alueellisen liikennekokonaisuuden organisoinnissa ovat väylärahoituksen riittävä taso ja väylien säilyminen valtion omistuksessa, Liikenneviraston roolin säilyminen rahoituksen hallinnoinnissa ja koordinoinnissa, tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjaus- ja toteutusmallin selkeys sekä eri tahojen yhteistyön sujuvuus. Oleellista toimialalle on avoin ja toimiva vuoropuhelu viranomaisten ja teollisuuden välillä sekä tienpidossa että liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Metsäteollisuuden näkökulmasta nykyinen, Liikennevirastoon ja ELY-keskuksiin pohjautuva malli on toiminut hyvin, eikä toimiala yleisesti näe maakuntauudistuksen tuovan tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuuteen lisäarvoa. Haasteeksi maakuntamallissa tulisi etenkin jo ennestään niukkojen liikenteen viranomaisresurssien riittävyys ja suunnittelu- ja toteutusprosessien mahdollinen hidastuminen. Maanteitä ja liikennejärjestelmää koskevan lakiesityksen yleistavoitteet, kuten maantieverkon valtakunnallisen yhtenäisyyden ja riittävän palvelutason turvaaminen, tienpidon rahoituksen varmistaminen sekä edellytysten luominen toimiville kuljetusketjuille valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa, ovat sinänsä kannatettavia. On myös hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädettäisiin jatkossa lailla.

Metsäteollisuus pitää välttämättömänä, että parlamentaarisen työryhmän esitys vähintään 300 miljoonan euron vuotuisesta lisärahoituksesta väylien kunnossapitoon toteutuu, samoin kuin lakiesityksessä kuvattu 12-vuotinen

valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma rahoitus- ja toimenpideohjelmineen. Metsäteollisuus tekee mielellään yhteistyötä viranomaisten kanssa valtakunnan ja aluetasolla toimialalle kriittisten kunnossapitokohteiden tunnistamisessa.

LVM:n muutosehdotukset sisältävässä lakiesityksessä on säilytetty teiden ja ratojen runkoverkkoja ja palvelutasoa koskevat pykälät. Runkoverkkoon kuuluvilla valta- ja kantateillä huonokuntoisia tiejaksoja olisi vain vähän tai ei lainkaan, runkoverkon ulkopuolisilla valta- ja kantateillä ao. tiejaksoja voisi olla runkoverkkoa enemmän. Runkoverkkoon kuulumattomilla seutu- ja yhdysteillä kunnossapidon taso saisi olla muuta tieverkkoa matalampi, tiestöllä sallittaisiin myös alhaisempi ja epäyhtenäisempi kunto, ja tiestön kunnon ajalliset tai paikalliset vaihtelut riippuen liikenteellisistä tarpeista ja olosuhteista. Huonokuntoisia tiejaksoja sallittaisiin muuta tieverkkoa enemmän, mutta niiden määrän kasvua tulisi pyrkiä hillitsemään.

Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan huonokuntoisten tiejaksojen määrää tulee vähentää ja yleisenä tavoitteena tulee olla tiestön korjausvelan vähentäminen. Toimialalle kriittistä on etenkin alempiasteisen tiestön kunto. Yleisesti runkoverkon palvelutason määrittelyssä tulee raskaan liikenteen osalta arviointikriteerinä olla tien taloudellinen merkitys liikennemäärien sijaan. Etenkin alemmalla tiestöllä yksittäisen tien rooli osana vientikuljetusketjua on jopa valtakunnallisesti usein huomattavasti suurempi kuin tien kokonaisliikennemäärän perusteella voisi olettaa.

LVM:n muutosehdotusten jälkeenkin lakiesityksessä on säilynyt 42 §, joka liittyy luvan saamiseen tienpitäjältä koskien tiealueeseen kohdistuvaa työtä sekä rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista tiealueelle. Lupaa ei kuitenkaan vaadittaisi puutavaran kuormaamiseen tai lyhytaikaiseen (enintään 6 kk) säilyttämiseen yhdystiellä ja seututeillä, joita ei ole merkitty liikennemerkillä 'etuajo-oikeutettu tie'. Metsäteollisuus pitää luvanvaraisuuden höllentämistä em. osin erittäin kannatettavana.

Kannatettava on myös lakiesityksessä säilynyt 38 §, jossa ehdotetaan yksityistie- tai maatalousliittymän rumpujen kunnossapidon siirtymistä maantien kunnossapitäjälle. Samoin kannatettava on ehdotus, joka velvoittaa tienpitäjää ja ELY-keskuksia laatimaan omavalvontaohjelma vastuullaan olevista tienpidon tehtävistä (100 o §).

Metsäteollisuus ry

Outi Nietola
logistiikkapäällikkö