

Asia: LVM/1770/03/2016

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi maantielain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleiset huomiot esityksestä

Suomen viennin ja tuonnin kuljetuksista yli 80 % kuljetetaan satamien kautta meri- ja vesiteitse. Satamat kehittävät palvelutoimintaansa ylläpitämällä ja rakentamalla satamainfrastruktuuria, johon kuuluvat olennaisilta osin vesiväylien kehittämisen ja kunnossapidon ohella satamien ns. takamaayhteyksien kehittäminen (maantie- ja raideyhteydet). Satamayhtiöt ovat tässä katsannossa infrastruktuuri-investoijia kuten valtio ja kunnat sekä uudistuksen myötä myös maakunnat tai niiden liittymät.

Suomessa toimii hajautettu satamaverkko, jossa satamayhtiöt kilpailevat valtakunnallisista (ja kansainvälisistä) kuljetuksista. Satamien kautta kulkevasta Suomen tavaraliikenteestä 90 % kuljetetaan 12 suurimman sataman kautta. On lisäksi todettava, että suuruusluokaltaan vähintäänkin 20-25 sataman teollinen asiakaskunta on alueellista (maakunnallista) vaikuttavuutta laajempi ja siten toiminnallinen markkina ulottuu laajempaan alueelliseen ja/tai valtakunnalliseen kokonaisuuteen. Lisäksi yksittäiseen kuljetusmuotoon erikoistunut pienikin satama voi omata kansainvälisen asiakaskunnan ja laajan markkina-alueen.

Satamayhtiöt vastaavat omistamansa ja hallinnoimansa infrastruktuurin investoinneista ja vastaavasti valtio vastaa omalta osaltaan omistamiensa ja hallinnoimiensa vesiväylien ja maantieväylien investoinneista. Tämä selkeä työnjako ja kustannusten jakoperiaate on ollut vallitseva käytäntö aivan näihin päiviin asti. Kunnat vastaavat omalta osaltaan kaupunkialueen maantiefinfran kehittämisestä, ja ovat toimineet keskeisenä yhteistyökumppanina satamien lähifinfran kehittämisessä.

Satamilla on pitkäaikainen kokemus usean liikennemuodon yhdistämisestä ja suunnittelu- ja valmisteluprosesseista, joissa kaikki liikennemuodot tulisi huomioida yhtäaikaaisesti. Lähtökohta kaikki liikennemuodot yhdistävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta on tervetullut.

Huomionne lain 1 lukuun Yleiset säännökset

-

Huomionne lain uuteen 1 a lukuun Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Satamissa kohtaavat kaikki liikennemuodot, ja infrastruktuurin eri omistajuudet ja rahoitusvastuut. Satamien toiminnan sujuvuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikenneverkoston suunnittelu, ohjaus, koordinointi ja toteuttaminen sekä resurssointi on toteutettu siten, että keskeisten tavaraliikenteen väylien palvelutasot turvataan valtakunnallisesti.

Suomen Satamaliitto pitää erittäin hyvänä, että lakiin kirjataan liikennejärjestelmänäkökulma, mikä on puuttunut niin muodollisesti kuin käytännössä. Strategisen suunnittelun työkalupakin täydentyminen on kannatettavaa: uusi virallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (LVM) tulisi valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (YM) ja (valmisteilla olevaan lakiluonnokseen alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista sisältyvään) aluekehityspäätösten (TEM) rinnalle.

Elinkeinoelämän ja teollisuuden toiminnan edellytyksenä ovat pitkäjänteisesti suunnitellut ja ennustettavasti toteutetut väyläinvestoinnit ja väylien ylläpito. Esityksessä esitetään liikennejärjestelmän suunnittelussa siirtymistä 10-12 vuoden rahoitus- ja toimenpideohjelmaan. Esitys on kannatettava.

Maantielain esityskokonaisuus takaa alueiden kehittämiselle työkalut, joilla alueiden omia kehitysstrategioita ja liikenteen alueellisia erityispiirteitä voidaan toteuttaa. Esitys uudeksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi on usean eritason päätöksenteon yhdistävä kokonaisuus, joka sisältää määräysten, sopimusten, informaatio-ohjauksen ja yhteistyön elementit. Tärkeää on saavuttaa prosessi, jossa eri toimijoiden vastuut ovat selkeät ja liikennejärjestelmän suunnitteluperusteet onnistutaan toteuttamaan yhtenäisesti eri maakuntien alueilla. Normityökaluja on pakottavista määräyksistä (esim. turvallisuuskysymykset) ns. pehmeisiin ohjauskeinoihin sekä tasaväkiseen yhteistyöhön.

Virkamiesvalmisteluna valmisteltu maantielain muutosluonnos on onnistunut päätavoitteissa, ja on pääpiirteiltään kannatettava. Esityksen tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella Suomea. Kokonaissuunnittelun tulee kuitenkin kattaa kaikki liikennemuodot (maanteiden sekä raide- ja vesiväylien suunnittelu).

Huomionne lain uuteen 1 b lukuun Valtion ja maakunnan välinen suhde

Maantieverkon omistajuutta ei ole esityksen mukaan tarkoitus siirtää maakuntauudistuksessa. Tarkoitus on säilyttää valtiolla maantieverkon omistajuus ja tienpitäjän vastuu maantieverkosta. Tämä peruslähdekohta on perusteltu ja kannatettava.

Suomen hajautetun satamaverkon toimivuuden ja kehittämisen näkökulmasta on tärkeää, että rahdinantajien, kuljetusten järjestäjien toiminnan edellytykset turvataan maanteiden valtakunnallisesti yhtenäisellä palvelutasolla. Lisäksi omistajuuden ja rahoituksen jäntevä yhteys tulee uudistuksessa säilyttää.

Valmistelussa olevaan esitykseen kaivataan paikka paikoin täydentävää informaatiota, kuinka raide- ja vesiväylien osalta toimitaan. Tekstistä ei käy ilmi, ottaisivatko maakunnan suunnitelmat huomioon tieliikenteen ohella raide- ja vesiväylätarpeita.

Huomionne lain 2 lukuun Maantien suunnittelu

Maanteiden luokittelu säilytettäisiin pääosin entisellään. Uutena laissa säädettäisiin valtakunnallisesti merkittävän runkoverkon määrittämisestä. Runkoverkon väylien palvelutaso määriteltäisiin varmistamaan tasalaatuinen palvelutaso pitkämatkaiselle liikenteelle. Muutosta tukee rajallisten julkisten resurssien käytön ja kohdentamisen tehostaminen, mutta runkoverkon määrittäminen ei saa johtaa verkkoon kuulumattomien pääteiden kehittämisen ja korjaamisen laiminlyönti.

Raideväylien sekä vesiväylien kehittäminen ja kunnossapito on perusteltua jatkossakin säilyttää valtakunnallisesti hoidettuna, keskitettynä kokonaisuutena.

Huomionne lain uuteen 9 lukuun Maakuntauudistuksen voimaansaamiseen liittyvät siirtymäsäännökset

-

Huomionne lain muihin lukuihin (luvut 3-7)

-

Muut huomiot

-

Castrén-Mäkilä Annaleena
Suomen Satamaliitto ry