

Liikenneministeriö

18.08.2017

Lausuntopyyntö: LVM/1770/03/2016

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle maantielain muuttamiseksi

Allekirjoittanut on tutustunut asiakohdassa mainittuun esitykseen ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Suomessa on toistaiseksi kansainvälisesti verrattuna varsin hyvässä kunnossa oleva tieverkko ja sitä sen tulisi olla myös jatkossa. Nyt lain yleisperusteluissa väyläomaisuuden hallinnasta on §13:ssa tekstiä vain reilun sivun verran kun taas investointeihin liittyvää liikenneverkon suunnittelua käsittelevän §14:n perusteluihin on käytetty yli 14 sivua. Tämä kuvanee sitä arvovalintaa, mikä lainsäätäjillä on ollut asiaan – nykyisen tieverkon ylläpito ja hoito ei kiinnosta vaan painopiste on investoinneissa. Lainsäätäjien tulisi muistaa, että tieomaisuuden hallinta on myös investointi! Suurin ongelma tieverkolla on korjausvelan nopea kasvu, joka tulisi aluksi pysäyttää uudella ja paremmalla hoidolla ja ylläpidolla ja siihen olisi kaivannut laissa tahtotilan kuvausta.

Toinen merkittävä puute maantielaisissa on, että siinä on unohdettu kokonaan nopeasti muuttuva raskas liikenne, ja ennen kaikkea valmistautuminen tulevaisuuden liikenteeseen. Asiasta on ainoastaan lyhyt maininta sivulla 45. Palvelutason määrittäminen muuttuvassa liikenteessä ja autonomisten autojen yleistyessä todennäköisesti vaatii lakisäateisen standardipalvelutason ja varusteet. Lähivuosina nykyisen tieverkon ylläpidon haasteet tulevat olemaan ennennäkemättömän suuret kun raskaat rekat ja niiden aiheuttama rasitus tulee edelleen kasvamaan mm. HCT- ja älyrekkojen myötä. Tähän tarvitaan nykyistä enemmän rahaa. Kuitenkin muutoksen hallinnan vaatitulle rahoituksen ohjaamiselle ei löydy maassa osaamista eikä varmasti myöskään resursseja jokaiseen 18 maakunnan uuteen liikennesuunnitteluorganisaatioon (sivu 33). Päinvastoin nämä tulevat syömään maakuntien tieverkon kunnossapitoon varattua rahoitusta, jotka tarvittaisiin itse tienpitoon. Tämä johtaa vääjäämättä tiestön korjausvelan kasvuun, kuten lain perusteluissa on todettu.

Lakiesityksen perusteluissa sivulla 18 kohdassa 3.3 on hyvin todettu ne ongelmat, mitkä seuraisivat jos ja kun maakunnat saisivat seutu- ja yhdysteiden rahoituksen yleiskatteellisena. Samaa ongelmaa on hyvin pohdittu myös sivulla 33. Omistajuus ja päätäntävalta pitää olla samoissa käsissä, muuten tiemäärärahat käytetään muihin tarpeisiin. Allekirjoittaneen kokemukset maailmalta ja etenkin Norjasta, missä Maakunnat ovat päättäneet tieverkon kehittämisestä ja kunnossapidosta, ovat huomattavasti huonommat, mitä lain perusteluissa sivulla 13 annetaan ymmärtää. Käytännössä Norjassa on unohdettu alempiasteisten teiden kunnossapito täysin ja tuloksena useiden teiden kunto on lähellä katastrofaalisen huonoa.

Maantielakiehdotuksessa sivulla 22 todetaan että ”ehdotuksessa määriteltäisiin palvelutaso”. Kuitenkaan lain perusteluissa ei ole selvästi sanottu, miten tämä asia aiotaan järjestää. On vain pohdittu vaihtoehtoina lakisäateistä palvelutason määrittäystä vai sopimusohjausta. Näistä jälkimmäinen on selvästi huonompi vaihtoehto. Mielestäni tilanne ei myöskään saa laajeta siihen, että tahallaan päästetään jotkut tiet huonoon kuntoon ja kutsutaan media paikalle, jotta sille saadaan lisärahaa korjaamista varten. Hyvästä, taloudellisesta ja kestävästä kehityksen mukaisesta tiepidosta tulisi palkita – ei ”rangaista”. Palvelutason määrittämisen

yhteydessä haasteena tulee olemaan myös se, miten palvelutasoa mitataan jatkossa, kun mittausmenetelmät uudistuvat ja tulevat tarkemmiksi ja tiestön kunnosta raportoivat myös tien käyttäjät autojensa sensoreiden kautta. Lisäksi tulee muistaa, että taloudellisessa tienpidossa palvelutaso vaihtelee eri vuodenaikoina. Tulisikin EU:n ROADDEX-suositusten mukaisesti puhua a) rakenteellisesta kunnosta, joka kuvaa väyläomaisuuden arvoa, b) toiminnallisesta kunnosta, joka kuvaa tarjottua palvelutasoa, mutta myös c) talvihoidon kunnosta ja d) kelirikkokauden kunnosta. Edellisen lisäksi palvelutason ympäristövaikutukset tulisi ottaa huomioon.

Perusteluissa todetaan useampaan kertaan, että ”esityksellä on tarkoitus varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä riittävä palvelutaso joka puolella maata”. Missään lakitekstissä ei ole kuvattu miten tämä tehdään. Siksi käytännössä nyt annetaan maakunnilla avaimet pudottaa palvelutasoa muiden kuin pääteiden osalta. Tätä vahvistaa 13a §:n yksityiskohtaiset perustelut, jossa todetaan, että ”nykyisin tarjottava tieverkon palvelutaso ei tienpitotehtävien siirron seurauksena pääse laskemaan, kun sitä tarkastellaan erityisesti asiakkaiden ja kustannustehokkuuden näkökulmasta” (sivu 45). Sivulla 46 todetaan, että urautumista sallittaisiin enemmän seutu- ja yhdysteillä. Tätä vahvistaa edelleen 33§:n yksityiskohtaiset perustelut sivulla 66, jotka suorastaan kannustavat unohtamaan vähäliikenteisten teiden kunnossapidon. Kuitenkin esimerkiksi PEHKO-projekti on osoittanut, näiden teiden vuosikustannukset ovat erittäin pienet jos ja kun ne hoidetaan hyvin. Mutta jos ne tahallaan päästetään huonoon kuntoon, niin niiden korjaaminen on kustannuksiltaan maallemme mahdoton tehtävä.

Tieverkon teiden palvelutason määrittämisen jättäminen maakuntien päätettäväksi tuo myös muita suuria riskejä. Maakuntien rajoilla muuttuva palvelutaso heikentää liikenneturvallisuutta. Lisäksi tulee muistaa, että kyse ei ole pelkästään ajomukavuudesta vaan tien tasaisuusvaatimuksia määrittää myös EU tärinädirektiivi. edelleen tulee tiedostaa, että esimerkiksi näiden teiden epätasaisuuden kasvu nostaa kuljetuskustannuksia ja sitä myötä heikentää teollisuuden kilpailukykyä. Esimerkiksi Yhdysvalloissa on tutkittu, että pienikin epätasaisuuden nousu nostaa polttoainekustannuksia 3-5% ja rekkojen huoltokustannuksia noin 20%.

Perusteluissa korostetaan myös useampaan kertaan, että lain tarkoitus on ettei ”tienpidon niukkoja resursseja olla lisäämässä maakuntaudistuksen yhteydessä”. Samalla ei ole kuitenkaan huomioitu, että nykyisetkin resurssit ovat koko ajan pienenevässä ja alalle on tulossa merkittävä osaajapula. Erityisasiantuntijoita ei ole, koska niitä ei kouluteta – puhumattakaan muuttuvan liikenteen ja digitalisaation aiheuttamista osaamistarpeista. Näen myös ongelmana Liikenneviraston osaamisen keskittämisen pelkästään Helsinkiin. Erikoisosaajat/-asiantuntijat tulisikin Ruotsin tapaan keskittää useampaan alueyksikköön. Muussa tapauksessa maakuntien tienpidon ongelmia tarkastellaan ”Helsingin/Pasilan kuplasta”, mikä aiheuttaa jo nyt haasteita etenkin haja-asutusalueiden tieomaisuuden hallinnan ymmärtämisessä.

Sivulla 23 on listattu ELY-keskuksista Liikennevirastoon siirtyvät tehtävät. Tässä listassa ei ole mainintaa, miten a) painorajoituksista ja b) raskaan liikenteen luvista tullaan päättämään. Katkossa etenkin kelirikkokauden aikaisten painorajoitusten käyttö tulee olemaan ainoita keinoja turvat teiden kunto ja asian organisoinnissa pitäisi olla yhtenäiset säännöt.

Erittäin hyvää uudessa ehdotuksessa on se, että yksityisteliittymien rumpujen hoito siirtyy maantien kunnossapitäjän vastuulle. Maantien kunnossapitäjillä on tarvittavaa osaamista ja kalustoa ja tätä kautta saadaan korjausvelan kasvua vähennettyä merkittävästi. Edellisen lisäksi, olisi toivottavaa, että maantielaissa olisi määritetty tarkemmin teiden laskuojien puhdistamisen luvan saaminen julkisella kuulemisella. Tähän digitaalisuus antaa mahdollisuudet, sillä nykyinen käytäntö vaatii kaikkien omistajien henkilökohtaisen kuulemisen ja sen myötä nämä työt jäävät useimmiten tekemättä. Niinikään telekaapelien epämääräinen sijoittelu, hidas näyttökäytäntö ja niiden katkaisemisen korvausriskit estävät teiden kuivatuksen tehokasta hoitoa ja tämä ongelma tuli korjata laissa tai asetuksissa.



Maantielakiesityksessä esitetään muutettavaksi tienpidon termistöä niin, että kunnossapidon jako hoitoon ja ylläpitoon muuttuisi hoidoksi ja korjaukseksi. Termi korjaus ei kuitenkaan kuvaa hyvin tulevaisuuden teiden älykästä omaisuudenhallintaa, jossa päällyste uusitaan ennenkuin kun se vaurioituu, jolloin tulevan päällysteen vuosikustannukset ovat jopa 60% alemmat. Tällöin suurelle yleisölle toimenpide ei näy korjauksena vaan ennakoivana kunnossapitona. Ehdotan, että sanalle "korjaus" mietitään joku uusi ja tulevaisuuden prosesseja paremmin kuvaava termi.

Timo Saarenketo, FT, Dosentti

Toimitusjohtaja

Roadscanners Oy

ROADSCANNERS OY

Varastotie 2, FI-96100 Rovaniemi (Head Office)
Yliopistonkatu 58 D, FI-33100 Tampere
Myrtiltie 3, FI-01300 Vantaa
FINLAND
Tel. +358 (0)207 815 660 FAX +358 (0)207 815 662
VAT reg. nr FI25159931

ROADSCANNERS SWEDEN AB

Alkottsgatan 10
S-78452 Borlänge, SWEDEN
Tel. +46 (0)243 217 960
Fax +46 (0)243 217 961
Org.nr. 556594-8972

ROADSCANNERS NORWAY AS

Kongens Gt. 51
8514 Narvik, NORWAY
Tel. +358 (0)50 543 0021
Organisasjonsnr. 912 339 637

ROADSCANNERS CENTRAL EUROPE s.r.o

Červeňanského 2824/15
155 00 Prague 5
CZECH REPUBLIC
Tel. +420 601 325 131
DIČO: CZ24251496

ROADSCANNERS USA Inc.

PO Box 228
Williamsburg, MA 01096-0228,
the U.S.A
Tel. +358 (0)50 543 0021
TIN: 42-1777740

**BEYOND
THE
SURFACE**