

4.9.2017

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

MAANTIELAIN UUDISTAMINEN

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut ehdotuksensa maantielain muuttamiseksi. Esityksellä toteutettaisiin maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä ja tienpitoa koskevien tehtävien siirto valtiolta maakunnille. Esityksellä siirrettäisiin myös eräitä tehtäviä lakkaavista ELY-keskuksista Liikennevirastoon. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi myös valtakunnallista ja maakunnissa tapahtuvaa liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevat säännökset ja maanteiden luokitteluun pohjautuvat palvelutasoa koskevat säännökset. Esitykseen sisältyy myös ehdotukset maakuntauudistuksen edellyttämäksi uudeksi sääntelyksi koskien maanteiden tienpidon järjestämistä maakuntien ja valtion yhteistyönä sekä tähän liittyvistä ohjaus-, sopimus ja muista järjestelyistä. Maantielain nimike ehdotetaan muutettavaksi laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteista ja soveltamisalaa vastaavasti laajennettavaksi. Esitys tukee hallitusohjelman kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausunnonantajia esittämään yleiset huomionsa esityksestä, huomiot lukukohtaisesti sekä mahdolliset muut huomiot.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) kiittää lausuntopyynnöstä. MaRan lausunnossa asiat käsitellään teemoittain pykäläkohtaisen kommentoinnin sijaan. Lausunnon sisältö on tästä syystä kirjattu lausuntopalvelussa kokonaisuudessaan kohtaan yleiset huomiot esityksestä.

1. Toimivan maksuttoman maantieverkoston merkitys matkailulle

MaRa toteaa, että sujuvaa matkantekoa palveleva, hyvin kunnossa pidetty ja kattava tieverkosto on tärkeää matkailuelinkeinolle. Tiestöllä on merkitystä sekä matkailijoille että matkailualalla toimiville yrityksille, jotka ovat riippuvaisia siitä, että kohteeseen pääsee turvallisesti ja riittävän nopeasti eri puolilta maata kaikkina vuodenaikoina henkilöautolla ja linja-autoilla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole raiteita. Lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista tyypilliselle lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteissa halutaan myös liikkua oman auton kanssa. Autolla tehty kotimaan-

matkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo myös taloudellista hyvinvointia ruuhkasuomen ulkopuolelle.

Tiestöllä on merkitystä myös Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta. Esimerkiksi venäläisistä lähes 90 prosenttia saapuisi Suomeen autoilla. Henkilöautoilla saapuvia olisi lähes puolet. Suomi kilpailee venäläisistä matkailijoista muun muassa Baltian maiden ja Etelä-Euroopan maiden kanssa.

Kiertomatkatilijat ovat Suomen matkailun kannalta tärkeä matkailijaryhmä. Kiertomatkatilijat käyvät matkan aikana kahdessa tai useammassa maassa. Kiertomatkatilijat muodostavat Suomen ulkomaanmatkailijoista lukumääräisesti merkittävän osan. Tälle matkailijaryhmälle on tärkeää maksuton ja hyvätasoinen tiestö ja toimivat liikenneyhteydet kokonaisuutena. Suomen eräs vahvuus matkailumaana on luonnossa olevat nähtävyydet, elämykset ja aktiviteetit. Nämä kohteet sijaitsevat usein etäällä kasvukeskuksista ja kaupungeista. Näiden matkailukohteiden elinkelpoisuus ja kannattavuus riippuu hyvästä saavutettavuudesta.

Maateitä kehitettäessä ja suunniteltaessa tulee huomioida myös pyöräreittien kehittäminen. Pyöräilymatkailun suosio on kasvamassa ja yhä useammat matkatilijat toteuttavat lomallaan matkakohteensa lähiympäristössä tai myös pidemmällä valtakunnallisilla pyöräreiteillä pyöräretkiä. Valtakunnalliset pyöräreitit kulkevat usein maisemallisesti kauniilla runkoverkon ulkopuolisilla maanteilla. Pyöräilyn turvallisia olosuhteista huomioita tulee kiinnittää etenkin maanteiden piennarlevyteen.

MaRa esittää, että esityksen yleisperusteluja täydennetään niin, että siinä kuvataan tarkemmin palvelutasoltaan asianmukaisen ja maksutoman maantieverkoston merkitys matkailuelinkeinolle.

Ehdotuksen mukaan 12 §:n otsikko ”lauttamaksut” ehdotetaan muutettavaksi otsikoksi ”maantien käytön maksullisuus”. Pykälän mukaan maantien käyttö on nykyiseen tapaan maksutonta. **MaRa kannattaa ehdotusta. Myös matkailuelinkeinon näkökulmasta on erittäin tärkeää, että maanteiden käyttö on maksutonta.** Pykälän otsikon tulisi olla ”maantien käytön maksuttomuus ja lauttamaksut”.

Lauttamaksujen maksullisuudesta on tällä hetkellä voitu säätää liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Esityksen mukaan niistä voitaisiin säätää jatkossa valtioneuvoston asetuksella.

Asetusta lauttamaksuista ei ole annettu. MaRa pitää tätä perusteltuna. Lautat kuuluvat osaksi tiestön infrastruktuuria vesistöjen ylittämiseksi esimerkiksi saaristoissa ja ne ovat vaihtoehtoja kalliimmille silloille tai muille ratkaisuille. Niiden käyttö on perusteltua kattaa julkisilla varoilla perimättä niiden käytöstä maksuja. Maksujen periminen nostaisi ajoneuvolla liikkumisen kustannuksia etenkin saaristossa ja vähentäisi kotimaan matkailua.

2. Maanteiden palvelutasosta ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta

Kun tienpidon kunnossapitovastuu ja muita tehtäviä siirretään valtiolta maakunnille valtion jäädessä maateiden omistajaksi, on tärkeää varmistaa laissa maanteiden asianmukainen palvelutaso riippumatta maakuntarajoista.

Maantielaissa ei ole tällä hetkellä säännöstä maanteiltä vaadittavasta palvelutasosta. Lakiin ehdotetaan nimenomaista säännöstä maanteiden palvelutasosta (13 a §). Palvelutasossa erotetaan runkoverkot ja muut maantiet.

On perusteltua, että runkoverkolla on muuta maanteita korkeammat palvelutasovaatimukset, **mutta on yhtälailla tärkeää, että runkoverkon ulkopuolisilla maanteilla taataan tosiasiasa sellainen palvelutaso, joka vastaa tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia ja maantien tosiasiallista käyttöä.** Tämä on tärkeää myös matkailuelinkeinolle, koska moneen suosittuun matkailukohteeseen ajetaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla maanteilla ja varsinkin lomakaudella ja muun sesonkiaikana matkailuliikenne on teillä vilkasta.

MaRa pitää tärkeänä, että palvelutasoon kuuluvat seikat kirjataan lakiin. Maanteiden palvelutaso on kokonaisuus, johon liittyy hyvin hoidettu ja kunnossapidetty tiestö, ajantasaisen tiedon olemassaolo tieolosuhteista sekä tienkäyttäjien tarpeita ja odotuksia vastaavat palvelut ja taukopaikat. Taukopaikkoja osana palvelutasoa käsitellään tarkemmin seuraavassa kohdassa.

Uusi laki koskee maanteiden lisäksi kaikkia liikennemuotoja. Liikennejärjestelmäsuunnittelu sisältää ”kaikki liikennemuodot ja kulkutavat sekä niihin liittyvät liikennetiedot ja liikennepalvelut”. Suunnittelu käsittäisi eri liikennemuotojen ja tietoliikenteen toimivuuden yhteensovittamisen. Lakiehdotuksessa todetaan liikennejärjestelmiin liittyvistä tavoitteista, mutta ehdotus jättää epäselväksi, miten liikennejärjestelmäsuunnittelu käytännössä toteutettaisiin jatkossa. Kesken oleva maakuntauudistus tekee arvioinnista vaikeaa. Lakiluonnoksesta puuttuu selkeät vaikutusarvioinnit monelta osin ja liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta niitä ei ole ollenkaan.

MaRa pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa varmistetaan siitä, että liikennejärjestelmä säilyy yhtenäisenä, vaikka tehtävät jakautuvat liikennevirastolle ja maakunnille. Suomessa tulee toteuttaa pitkän tähtäimen tavoitteellista suunnittelua ja kehittää liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun toteutuksella on merkittäviä vaikutuksia elinkeinoelämän toimijoille. Laissa suunnittelua koskevissa pykälissä tulisi varmistaa kaikkien relevanttien elinkeinoelämän tahojen ottaminen mukaan suunnitteluun. Tämä koskee kaikkia toimivasta, kattavasta ja mahdollisimman hyvin yhteen sovitetusta liikennejärjestelmästä riippuvaisia elinkeinosektoreita. Saavutettavuuden varmistamiseksi keskeistä on, että suun-

nittelussa on mukana sekä matkailuelinkeino että liikenteenharjoittajat. Lain perusteluista liikenteenharjoittajista on jäänyt epähuomiossa mainitsematta raideliikenteen toimijat. Lakiehdotusta tulee tältä osin täydentää.

Vastuiden jakautuessa liikennevirastolle ja maakunnille tulee varmistua myös siitä, että kokonaiskustannukset eivät nouse. Hallintokustannusten sijaan niukkoja taloudellisia resursseja tulee suunnata ylläpidon lisäksi infrastruktuuri-investointeihin, jotka ovat suomalaisen elinkeinon kilpailukyvyyn turvaamisessa keskeisessä asemassa. Oikein kohdennettuna investoinneista hyöttyy myös matkailuelinkeino.

Lakiehdotuksessa joukkoliikenne on jätetty varsin vähälle huomiolle. Liikennejärjestelmäsunnittelussa on tärkeää huomioida toimivan, kattavan ja maksuttoman maantiestön kehittämisen lisäksi myös toimivat joukkoliikenneyhteydet. Joukkoliikenneyhteyksien edistäminen ja yhteensovittaminen muun liikkumisen kanssa on merkityksellistä matkailuelinkeinon kannalta.

Asianmukaisen palvelutason toteuttamiseksi, maantieverkoston ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja elinkeinojen intressien huomioimiseksi valtakunnallinen strategia ja liikennejärjestelmäsunnitelma on tehtävä vähintään 10 vuoden jaksoille. Myös matkailualalla on oltava edustus jatkossakin strategia- ja suunnitteluvaiheissa niin valtakunnallisella kuin alueellisella tasolla. Suunnittelulla tulee varmistaa myös tasa-arvo maakuntien välillä maanteiden palvelutasossa.

3. Palvelualueiden kehittäminen

Taukopaikat tekevät matkanteosta sekä viihtyisämpää että turvallisempaa. Taukopaikat lisäävät liikenneturvallisuutta, kun ne mahdollistavat asianmukaisten taukojen pitämisen. Tienkäyttäjät odottavat taukopaikoilta monipuolisia palveluita.

Taukopaikoilla on myös keskeinen merkitys osana raskaan liikenteen turvallista työympäristöä. Maantielain palvelutasoa koskevan säännöksen perusteluissa on nostettu tämä esille ja todettu, että ammattiliikenteen levähdyspaikkojen tarve on maantien rakentamisessa huomioitava liikenteen palvelu. Ajo- ja lepo-aika-asetus määrittää kuljettajille tarkat tauot, minkä toteutuminen edellyttää sitä, että maanteilla on riittävästi asianmukaisia taukopaikkoja raskaalle liikenteelle.

Voimassaolevan maantielain 8 §:n nojalla palvelualueita ovat ainoastaan maantiehen kuuluvat pysäköintialueet ja levähdysalueet. Toiminnallisesti asiaa tarkastellen palvelualueita on kuitenkin myös yksityiset liikenneasemat, joita Suomessa on useita satoja. Näitä kaikkia on tarkasteltu kokonaisuutena ja rinnakkain Liikenneviraston 36/2015 selvityksessä raskaan liikenteen taukopaikoista. Liikenneasemilla on huomattavasti monipuolisemmat ja laadukkaammat palvelut ja tilat verrattuna tavanomaisiin pysäköintialueisiin ja levähdysalueisiin, joissa palveluja ei juurikaan ole. Omalla au-

tolla kulkevat, joukkoliikennettä käyttävät ja ammattikuljettajat haluavat useimmiten pitää taukonsa palveluiden äärellä tyhjän pysäköinti- tai levähdysalueen sijasta.

MaRa katsoo, että lakiehdotuksen yleisperusteluja on täydennettävä siten, että siinä huomioidaan myös yksityisten liikenneasemien asema taukopaikkoina. Lain perusteluihin on sisällyttävä tarkempi analyysi raskaan liikenteen taukopaikkojen merkityksestä osana liikenneinfrastruktuuria, tienkäyttäjien palvelua ja ammattiliikenteen turvallista työympäristöä.

Kun runkoteiden ja muiden maanteiden palvelutasoa koskeva vaatimus kirjataan uuteen lakiin, on paikallaan tarkistaa myös palvelualueita koskevaa säännöstä (8§).

MaRa ehdottaa, että palvelualueiden käsitteen tulisi nykyisten maantiehen kuuluvien pysäköinti- ja levähdysalueiden lisäksi kattaa myös maantiehen kuulumattomat tienkäyttäjille ympärivuotisesti tarjolla olevat taukopaikat (=liikenneasema), joihin on opastus maantieltä. Palvelualueita koskevassa säännöksessä mainittaisiin erikseen, että raskaan liikenteen taukopaikkoja ovat palvelualueet, joissa on oma pysäköintialue raskaan liikenteen ajoneuvoille.

Palvelualueiden käsitteen laajentamisella mahdollistetaan myös maantiehen kuulumattomien toiminnallisten taukopaikkojen ottamisen mukaan maanteiden palvelutason suunnitteluun, riittävyysarviointiin ja kehittämiseen. Riittävien taukopaikkojen määrää ei jouduttaisi suunnittelemaan ja arvioimaan yksistään maantiehen kuuluvien levähdys- ja paikoitusalueiden osalta vaan mukana olisi myös ympärivuotisesti tienkäyttäjille palveluita tarjoavat taukopaikat, joihin on opastus maantieltä.

MaRa esittää, että tämän lisäksi tulisi mahdollistaa se, että tienpitäjä voisi sijoittaa taukopaikkojen yhteyteen myös muita kuin 5 §:ssä tarkoitettuja maantiehen kuuluvia pysäköinti- ja levähdysalueita, jos alueen käytöstä tähän tarkoitukseen tehdään sopimus taukopaikan toiminnanharjoittajan ja tienpitäjän välillä. Alueen käyttöön olisi lisäksi oltava maanomistajan suostumus.

Palvelualueita koskevaan pykälään kirjattavalla sopimusinstrumentilla tienpitäjä voisi esimerkiksi yhdessä liikenneaseman kanssa sopia pysäköinti- tai levähdysalueen sijoittamisesta olemassa olevan liikenneaseman yhteyteen vaihtoehtona sille, että paikoitus – tai levähdysalue sijoitetaan tien viereen. Sopimuksissa voitaisiin markkinaehtoisesti sopia tarkemmin osapuolten vastuista ja velvoitteista alueeseen liittyen.

Tässä yhteydessä tulee huomiotavaksi maantielain 10 § 3 momentti, joka lisättiin maantielakiin vuoden 2016 muutoksella. Sen mukaan liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi ja lain tavoitteiden toteuttamiseksi tienpitäjä voi erityisestä syystä ja sopimuksen mukaisesti osallistua tienpitä-

jän tehtäviin liittyvän muun toimenpiteen kuin maantien rakentamisen ja kunnossapidon kustannuksiin.

Lakiehdotuksessa uuden lain tarkoituspäykälään ehdotetaan lisättäväksi nimenomaisesti myös palvelutason vaatimukset, jonka osaksi kuuluvat myös maanteillä olevat riittävät palvelualueet. Palvelualueita tulee tarkastella edellä todetun perusteella kokonaisvaltaisesti. Maantielain 10 § 3 momentin nojalla tienpitäjällä olisi mahdollisuus osallistua kustannuksiin muidenkin kuin maantiehen kuuluvien palvelualueiden osalta, kun esimerkiksi sovitaan markkinaehtoisesti paikoitus- tai levähdysalueen sijoittamisesta liikenneaseman viereen.

Palvelualueita koskevan päykälän sopimusinstrumentti vastaisi myös haasteeseen, joka liittyy raskaan liikenteen vaatimien taukopaikkojen määrään ja niiltä odotettaviin palveluihin.

Raskaan liikenteen taukopaikoista on tällä hetkellä pula, mikä todetaan muun muassa Uudenmaan ELY-keskuksen tuoreessa vuonna 2016 julkaisussa raportissa. Raportin mukaan niin sanotuille kylmille levähdysalueille ei tutkimusten perusteella ole enää suurta kysyntää. Liikenneviraston vuonna 2015 julkaisemassa tutkimuksessa (Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus) on myös käsitelty raskaan liikenteen taukopaikkojen tilannetta koko Suomen alueella. ELY:n raportista ilmenee, että enemmistö raskaan liikenteen kuljettajista ei ole halukkaita maksamaan palveluista, vaikka palveluihin kohdistuu samaan aikaan korkeat odotukset.

Maantielain 10 §:n 3 momentin perusteluissa (HE 49/2016) otettiin kantaa taukopaikkojen vähyteen ja mainittiin, että ”muutamat yksityiset liikenneasemat olisivat poistaneet raskaan liikenteen taukopaikat tai asettaneet niille aikarajoituksia. Nämä liikenneasemat painottavat liiketoiminnassaan henkilöliikenteen palvelemista tai raskaan liikenteen osalta vain lyhytkaista asiointia.”

MaRa huomauttaa, että raskaan liikenteen vaatimien kenttien rakentaminen ja ylläpito liikenneasemien yhteyteen on kallista eikä kustannuksia saada katetuksi raskaan liikenteen toimijoilta saatavilla tuloilla. Liikenneasemia pitävillä yrityksillä ei ole taloudellisia perusteita tai mahdollisuuksia investoida raskaan liikenteen tarvitsemiin alueisiin ja palveluihin.

Palveluvaatimuksen kirjaaminen lakiin, palvelualueiden käsitteen laajentaminen ja palvelualueita koskevaan säännökseen tuotava sopimusmalli antaisi selkeän lainsäädännöllisen tuen sille, että tienpitäjä voisi tien viereen rakennettavan kentän sijasta investoida raskaan liikenteen pysäköintialueeseen liikenneaseman viereen, jonne liikenneasema tarjoaisi palveluita.

Pysäköinti- ja levähdysalueen sijoittamismahdollisuudelle jo olemassa olevien yksiköiden yhteyteen on löydettävissä useita hyviä perusteita:

- Asiakaslähtöisyyden lisääminen ja vastaaminen tienkäyttäjien odotuksiin ja haluun pysähtyä palvelujen yhteyteen tien varrella olevien tyhjiin pysäköinti - ja levähdysalueiden sijaan.
- Tulevaisuudessa liikennemuotojen ja palvelujen lisääntyvä yhdistyminen matka- ja kuljetusketjuissa liikennepalvelulain uudistuksen myötä. Myös liitännäspysäköinnin tarve kasvaa.
- Joukkoliikenteen ja liikkumispalvelujen tarjonnan monipuolistuminen ja kasvaminen maanteiden varren pysäkeillä.
- Markkinaehtoisuuden lisääminen tuomalla vaihtoehto sille, että tienpitäjä kilpailuttaa toimijoita omille alueilleen.
- Tienpitäjän ylläpitämien maantien kuulumien pysäköinti - ja levähdysalueiden väheneminen. Tienpitäjä on vähentänyt alueita sekä rajoittanut niiden käyttöä talvikaudella (ei talviylläpitoa)
- Pysäköinti - ja levähdysalueiden suunnittelun ja keskittämisen kustannushyödyt, kun voidaan sijoittaa jo olemassa olevien palvelujen yhteyteen (kuten liittymät, viemärit, kaapelit)
- Maantien kuulumien pysäköintialueiden investointien kalleus erityisesti raskaan kaluston osalta. Joitakin vuosia sitten sallitut raskaammat ja suuremmat rekat sekä HCT-rekkojen yleistyminen merkitsevät jatkossa lisäinvestointeja palvelualueiden rakenteelliseen kestävyys ja infraan.
- Liikenneasemien rekka-alueiden ylläpidon huono kannattavuus. Alueilla on isot hoitokulut suhteessa polttoaineen myynnistä tai sisäkaupasta saataviin tuottoihin.

Uusi ehdotettu palvelualueiden määrittely kytkeytyisi maanteiltä vaadittavaan palvelutasoon. Maanteiden suunnittelussa sekä palvelutason ylläpidossa on tarpeen huolehtia siitä, että runkoteillä ja muilla maanteilla on riittävä määrä tienkäyttäjien tarpeita vastaavia palvelualueita sekä raskaan liikenteen taukopaikkoja. Tienpitäjällä on mahdollisuus tarkastella ja suunnitella maanteiden palvelualueita asiakaslähtöisesti ja kokonaisvaltaisesti laajentamalla tarkastelu kaikkiin maanteiden varsien palvelualueisiin. Uudessa mallissa tulee huomioida myös liikenneasemayritysten tasapuolinen kohtelu koko Suomen alueella.

Seuraavassa esitetään pykäläluonnos palvelualueista, jossa palvelualueiden käsitettä on laajennettu ja jossa mahdollistetaan tienpitäjän ja taukopaikan toiminnanharjoittajan välinen sopiminen pysäköinti- ja levähdysalueista, jotka 5 §:n nojalla eivät kuulu maantiehen.

Luonnos: 8 § Palvelualueet

Palvelualueita ovat edellä 5 §:ssä mainitut maantien kuulumat pysäköintialueet ja levähdysalueet sekä muut maantien läheisyydessä olevat tienkäyttäjille palveluita ympärivuotisesti tarjoavat taukopaikat (=liikenneasemat), joihin on opastus maanteiltä. Näiden taukopaikkojen yhteyteen tienpitäjä voi sijoittaa myös muita kuin 5 §:ssä tarkoitettuja pysäköinti - ja levähdysalueita, jos alueen käytöstä tähän tarkoitukseen tehdään sopimus taukopaikan toiminnanharjoittajan kanssa.

jan ja tienpitäjän välillä. Alueen käyttöön on oltava maanomistajan suostumus.

Raskaan liikenteen taukopaikkoja ovat palvelualueet, joissa on oma pysäköintialue raskaan liikenteen ajoneuvoille.

Maantielain 5 §:ssä tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitäjän suostumus.

Maantielain 5 §:ssä tarkoitetuille palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitäjän tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitäjän pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitäjän suostumusta.

Maanteiden valtakunnallisessa ja alueellisessa suunnittelussa sekä palvelutason ylläpidossa tulee huolehtia siitä, että runkoteillä ja muilla maanteilla on riittävä määrä tienkäyttäjien tarpeita vastaavia palvelualueita sekä raskaan liikenteen taukopaikkoja. Palvelutason luokituksesta säädetään 13 a §:ssä.

4. Maantieverkon kehittäminen ja sähköautot

Maantieverkon kehittämistä, rakentamista ja kunnossapitoa koskevan säännöksen (13 §) perusteluissa on otettu kantaa sähköautoihin. Perusteluissa todetaan, että uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin ja sähköautojen latauspisteverkoston kehittymisen mahdollistaminen ja edistäminen ovat maantien rakentamisessa huomioitavia asioita.

Sähköautojen latausverkostoa koskevassa keskustelussa on nostettu esille eri toimijoiden rooli sähköautojen käytön mahdollistajana. Sähköautojen määrä Suomessa on marginaalinen ja nekin ovat pääasiassa sijoittuneet pääkaupunkiseudulle, jossa niiden käyttö on toimintasäteen sisällä kotilatauspisteestä. Sähköautojen latauspisteitä ei ole taloudellisesti järkevää perustaa esimerkiksi liikenneasemalle. Latauspisteen kustannukset ylittävät moninkertaisesti siitä mahdollisesti saatavat tuotot.

Pikalatauspiste maksaa liikenneasematoimialan asiantuntijoiden mukaan 40 000 - 50 000 euroa kappale. Varsinaisen laitehankinnan päälle tulevat pe-

rustustyöt, johdotukset, tarvittavat laajennukset sähkökeskukseen, kytkennät, testiajot, viranomaisluvat/tarkastukset, jne. Kun latauspiste on saatu toiminta kuntoon, on sitä päivitettävä ja valvottava. Latauspiste itsessään sisältää softaa, joka säätelee millaista määrää virtaa se mihinkin ajoneuvoon syöttää. Kuluttajan turvallisuuden kannalta on myös välttämätöntä, että laitetta hallinnoi siihen erikoistunut taho. Tästä syntyy kiinteä kuukausimaksu latauspisteen omistajalle.

Auton käyttäjän näkökulmasta pikalatauspiste ei kilpaile tällä hetkellä perinteisen polttoaineen tankkaamisen kanssa ajankäytön näkökulmasta. Pikalatauspisteellä on mahdollista saavuttaa tunnin latauksella yhden tunnin käyttösaide, mikäli ajoneuvo pystyy ottamaan tuon täyden tehon vastaan. Kaikki markkinoilla olevat sähköautot eivät tähän pysty.

Latausasemat voivat olla joko paikallisen liikenneasemayrityksen tai verkko-operaattorin hallinnassa. Latauspisteiden edistämisessä tulisi sähköverkon omistajille asettaa velvoitteet parantaa liikenneasemille sähköä syöttävien verkonosien kapasiteettia siten, ettei latauspisteiden perustaminen esityisi sähköliittymän kustannustasoista johtuen.

Sähköautojen markkinoita ei Suomessa vielä ole. Sähköautojen vaatimien latauspisteiden perustaminen kaupallisten toimijoiden kuten liikenneasemien toimintojen yhteyteen ei ole mahdollista ilman taloudellista kannustinta. Sähköautoja on marginaalisesti eikä latauspisteen perustamisesta saisi lisätuloja. Liikenneasemien kohdalla on huomioitava, että niiden kannattavuus on heikko, vaikka liikevaihtoa kertyykin polttoaineen myynnistä, koska 75 % polttoaineen hinnasta on veroa. Jotta tuki käytännössä kannustaisi sähkölatauspisteen perustamiseen esimerkiksi liikenneasemalle, niin latauspisteeseen saatavan tuen olisi oltava riittävän suuri. Nykyinen 35 % energiainvestointituki ei ole kannustanut latauspisteiden rakentamiseen. Etenkin alkuvaiheessa, kun sähköautoja ja latauspisteitä on marginaalisesti, niin tuen tulisi kattaa hyvin suuren osan kustannuksista, joka olisi luokkaa 75 % laitteen kustannuksista kattaa kaikki laitteeseen kohdistuvat kustannukset. Latauspisteeseen saatava tuki voisi laskea vuosittain, esimerkiksi 10 %:lla. Porrasteinen tukimalli kannustaisi toimijoita lähtemään mukaan aikaisessa vaiheessa.

5. Palvelukohdeopastus ja tienvarsimainonta

Palvelukohdeopastus

Tienpidon luviksi luettavista liikenteenohjauslaitteiden, palvelukohdeopasteiden, palvelukohteiden viitoituksen sekä tapahtumien tilapäisten liikennejärjestelyiden luvista ja edellytyksistä säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla. Vaikka maantielain uudistus ei koske näitä, lausunnonantaja toteaa, että se saa jäsenyrityksiltään palautetta vaikeuksista ja haasteista opasteiden saamiseen etenkin pääteiden varsille. On tärkeää, että opasteiden myöntämiskäytäntöjä muutetaan määrätietoisesti elinkeinomyönteisemmäksi. Elin-

keinomyönteisellä asenteella tuetaan kotimaisten matkailuyritysten toimintaedellytyksiä.

Uusi tienvarsimainontasääntely lisää yritysten kustannuksia ja hallinnollista taakkaa

Tienvarsimainonnalla on olennainen merkitys matkailu- ja ravintola-alan yrityksille. Yritykset saavat näkyvyyttä tuotteilleen ja palveluilleen maanteilla ja mainoksilla voidaan näkyvästi informoida palveluiden olemassaolosta tietyllä paikkakunnalla. Tienvarsimainoksilla on myös usein tärkeä rooli tienkäyttäjien opastamisessa palvelukohteen luokse.

Tienvarsimainontaa koskeva sääntely maantielaissa muutettiin vuonna 2016 luvanvaraisesta ilmoituksenvaraiseksi. Tavoitteena oli keventää tienvarsimainontaa ottamalla kuitenkin huomioon liikenneturvallisuustekijät. Ilmoitusprosessiin siirtymisellä toteutettiin Sipilän hallitusohjelman normipurkua ja hallinnollisen taakaan keventämisestä. Lausuntovaiheessa oleva esitys olisi toteuttanut tavoitetta paremmin, mutta lausuntokierroksen jälkeen esitys muuttui oleellisesti kireämmäksi mainosten asettajien näkökulmasta. Eduskunnan liikenne- ja valiokunta kiinnittikin vakavaa huomiota siihen, että uuden lain tulee tosiasiallisesti helpottaa eri tahojen toimintaa ja vähentää hallinnollista taakkaa. Valiokunta korosti, että ilmoitusmenettelyn pitää käytännössä muodostua lupamenettelyä huomattavasti helpommaksi ja selkeämmäksi sekä kustannustehokkaammaksi. Hallinnollisen taakanpurun ja säännösten sujuvoittamisen tulee todella toteutua ilmoitusmenettelyn kautta.

Lain hyväksymisen jälkeen liikennevirasto laati yli kymmensivuisen ja hyvin yksityiskohtaisen määräyksen tienvarsimainontaa koskien. Kokonaisuutena asiaa tarkastelleen laissa ilmoitusasiaksi kutsuttu menettely on käytännössä lupamenettely. Tienvarsimainosten asettaminen ei käytännössä vähennä yritysten hallinnollista taakkaa eikä kustannukset vähene.

Useille tienvarsimainoksille poikkeuslupa on myönnetty toistaiseksi voimassaolevana. Tienvarsimainontaa koskeva siirtymäaika säännöksen perusteella myös poikkeuslupan saaneille tienvarsimainoksille on haettava uusi päätös viranomaiselta. Uusi ilmoitus on tehtävä vuoden 2019 loppuun mennessä. Vaatimus uudesta hakemusprosessista jo tiellä oleville tienvarsimainoksille lisää hallitusohjelman vastaisesti satojen yritysten hallinnollista taakkaa, kun ne joutuvat uusien määräysten perusteella hakemaan uutta hyväksyntää viranomaiselta jo maantiellä oleville tienvarsimainoksille. Ilmoitusmenettely on prosessina raskas ja tienvarsimainosten haltijat joutuvat kääntymään ilmoitusten tekemisessä asiantuntija-apuun, joka aiheuttaa yrityskentälle useiden satojentuhansien eurojen kustannukset. Tienvarsimainoksen asettajan näkökulmasta ilmoitusmenettely ei juurikaan eroa rakennuslupahakemuksesta.

Liikenneviraston voimassaolevalla määräyksellä käytännössä kiristetään tienvarsimainosten asettamisen edellytyksiä verrattuna aiempaan poikkeus-

lupakäytäntöön. Tienvarsimainosta ei uuden määräyksen mukaan saa esimerkiksi asettaa tiettyä etäisyyttä lähemmäksi maantien liittymästä. Useita kiinteitä tienvarsimainoksia on mainostamis- ja opastustarkoituksessa asetettu sopivalle etäisyydelle opastettavan kohteen liittymää. Suuri määrä maanteilla olevia poikkeusluvallisia tienvarsimainoksia on uuden liikenneviraston määräyksen vastaisia. Vaarana on, että yritykset joutuvat poistamaan ne maanteiltä, mistä aiheutuu yrityksille merkittäviä kustannuksia. Liikenneviraston määräyksiä ollaan uudistamassa, mutta yrityksillä ei ole tietoa saadaanko määräyksiin joiltakin osin lievennyksiä.

Maanteilla poikkeusluvalla olevien tienvarsimainosten asettaminen näin nopealla aikataululla uuteen lupaharkintaan on tarpeettoman raskas prosessi. Norminpurkua ja yritysten hallinnollisen taakan keventämistä toteuttaisi se, että siirtymäaika vanhojen mainosten osalta pidennettäisiin (tällä hetkellä siirtymäaika vain vuoden 2019 loppuun) **tai** poikkeusluvalla maanteilla olevat tienvarsimainokset saisivat vuoden 2019 jälkeenkin olla maanteilla kevyellä menettelyllä, johon ei sisälly uudelleenharkintaa. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa tienvarsimainoksen haltijalta tiedusteltaisiin vuoden 2019 loppuun mennessä haluaako tämä pitää mainoksen tiellä ja jos näin on, niin yritykselle annettaisiin poikkeuslupan korvaava asettamispäätös, joka olisi voimassa kymmenen (10) vuotta.

Pitempi siirtymäaika tai kevyempi malli takaisi sen, että yritysten ei tarvitsisi lähteä vuonna 2020 poistamaan mainoslaitteita, joista ei käytännössä ole aiheutunut mitään vaaraa liikenneturvallisuudelle yksistään sen takia, että ne eivät sijainniltaan täytä liikenneviraston vuonna 2016 antamaa määräystä. **MaRa katsoo, että nämä vaihtoehdot tulee ottaa harkintaan uutta maantielakia valmisteltaessa.**

Maantielakiin ehdotetaan poikkeuslupamahdollisuutta liikenneviraston määräyksestä. On tärkeää varmistaa, että poikkeuslupa on mahdollista myöntää myös määräyksistä, jotka koskevat tienvarsimainosten asettamista. Poikkeusluvalla on mahdollista sallia tapauskohtaisesti kokonaisharkintaa käyttäen uuden tienvarsimainoksen asettaminen maantielle, vaikka se poikkeaisi liikenneviraston määräyksestä joiltakin osin, jos on pääteltävissä että se ei tosiasiallisesti voi vaarantaa liikenneturvallisuutta.

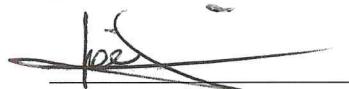
Tienvarsimainoksia käsittelevä viranomainen

Maakuntauudistuksen myötä Pirkanmaan ELY-keskus lakkaisi ja tienvarsimainokset käsiteltäisiin jatkossa Liikennevirastossa. On perusteltua, että tienvarsimainosta koskeva ilmoitusasiat käsitellään valtakunnallisessa viranomaisessa yritysten tasapuolisen ja valtakunnallisesti yhtenäisen käytännön turvaamiseksi.

Lisätietoja antaa lakimies Kai Massa, 09 – 6220 2047, kai.massa@mara.fi

Kunnioitavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Timo Lappi
toimitusjohtaja



Veli-Matti Aittoniemi
varatoimitusjohtaja

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä ja kuntoutumiskeskuksia, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, ravintoloita, catering-yhtiöitä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttipahtumia, ohjelmapalveluyhtiöitä, luontomatkailuyhtiöitä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yhtiöitä. MaRassa on 2 600 jäsentä, joilla on 7 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyhtiöt työllistävät noin 70 000 henkilöä.