

Asia: LVM/1139/03/2018

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleiset huomiot esityksestä

Esityksen tavoite on maakuntauudistuksen täytäntöön pano liikenteen osalta, toteuttamalla maakuntalaissa tarkoitettujen liikennettä koskevien tehtävien, henkilöstön ja omaisuuden siirto valtiolta maakunnille sekä eräiden tehtävien ja henkilöstön siirrot ELY-keskuksista Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön. Yksityistielakia koskevat muutosehdotukset liittyvät viranomaistehtävien hoitamiseen sekä valtionavustusten toteuttamiseen.

Maakunnat hoitaisivat jatkossa tienpidon tehtäviä enintään yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten mukaisesti. Maakuntien tehtäviin kuuluisivat muun muassa liikennejärjestelmän toimivuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö sekä toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Nykyinen Liikennevirasto, tuleva Väylävirasto toimisi maantieverkon omistajana ja vastaisi tienpidon valtakunnallisista tehtävistä. Väylävirastolla ja uudella Liikenne- ja viestintävirastolla on myös keskeinen rooli liikennejärjestelmätyössä.

Metsäteollisuuden näkemykset

Metsäteollisuus tukee vahvasti maanteiden säilyttämistä valtion omistuksessa ja Väyläviraston roolin säilyttämistä rahoituksen hallinnoinnissa ja tienpidon ohjauksessa. Samoin kannatettavaa on Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston keskeinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja keskeisenä toimijana myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmissa.

Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä teollisuuden, valtakunnallisten ja alueellisten viranomaistahojen välisen vuoropuhelun säilyttämistä liikennesektorilla. On myönteistä, että toimivien yhteistyömallien säilyttämisen tarpeellisuutta on korostettu lakiesityksessä.

Yleisperustelut

Tienpito

Maakunnat vastaisivat tienpitoalueillaan muun muassa tienpidon ja rahoituksen suunnittelusta, tienpidon ja liikenteen suunnitelman ja tienpidon sopimuksen valmistelusta sekä maanteiden suunnittelun, kunnossapidon ja rakentamisen hankinnoista. Tienpidon tehtävien rahoitus tulisi erillisrahoituksena LVM:n pääluokasta ja perustuisi maakuntien ja valtion välisiin sopimuksiin (päämies-agentti -sopimukset). Esitys on, että useamman maakunnan muodostamia tienpitoalueita olisi enintään yhdeksän, kuten nyt ELY-keskusten liikennevastuualueita.

Väylävirasto jakaisi tienpidon rahoituksen maakuntiin tieverkon ja liikenteen ominaisuuksiin ja muihin olosuhteisiin perustuen tavoitteenaan varmistaa tieverkon ja sen kunnan yhtenäisyys. Rahoitusvaraukset tienpitoalueen käyttöön tehtäisiin tienpidon sopimuksen perusteella. Osan perusväylänpidon tienpidon määrärahasta Väylävirasto varaisi kohdistettavaksi tienpidon valtakunnallisiin tehtäviin, teemaohjelmiin ja äkillisiin tai ennakoimattomiin korjaustarpeisiin. Alueellista tienpitoa ohjattaisiin sopimusten lisäksi informaatio-ohjauksella ja Liikenne- ja viestintäviraston tienpidon yleisiä vaatimuksia täsmentävillä määräyksillä.

Maakunnat laatisivat valtuustokausittain osana liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tienpidon ja liikenteen suunnitelman, joka olisi osa valtion ja maakunnan välistä tienpidon sopimusta.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Kaikki 18 maakuntaa vastaisivat liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta ja suunnitelman yhteensovittamisesta valtakunnallisen, ylimaakunnallisen ja kunnallisen suunnittelun sekä maakunnan muun suunnittelun (kuten maankäyttö) kanssa. Maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi monivuotinen ja voitaisiin laatia myös ylimaakunnallisesti usean maakunnan yhteistyönä. Sekä valtakunnallinen että maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa.

Väylävirasto osallistuisi maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän sekä ja raide- ja vesiliikenteen näkökulmista, ja avustaisi LVM:ää valtakunnallisen suunnitelman laatimisessa. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi tie- ja ratasuunnitelmat ja toimisi LVM:n apuna liikennejärjestelmätyön kehittämisessä ja alueellisten liikennejärjestelmätavoitteiden yhteensovittamisessa.

Yksityistieavustukset

Maakuntalakiesityksen mukaan maakunta hoitaisi yksityisteiden valtionavustustehtäviä. Lisäksi tieavustukset ja yksityisteiden erityiskohteisiin kohdistettavat avustukset eriyttäisiin toisistaan niin, että lossien ja lauttapaikkojen avustamista käsiteltäisiin osana saaristoliikenteen kokonaisuutta. Teille kohdistettava yksityistieavustus olisi jatkossa maakuntien yleiskatteellista rahoitusta, kun lossien ja lauttapaikkojen rahoitus jaettaisiin maakunnille erillisrahoituksena.

Metsäteollisuuden näkemykset

Uudistus kasvattaa maakuntien toimivaltaa tienpidossa ja muuttaa viranomaisten välisiä suhteita ja rooleja. Metsäteollisuudelle tärkeää on väylien kunnossapitorahoituksen pysyvä tasonnosto vähintään 300 miljoonalla eurolla vuositasolla ja rahoituksen turvaaminen myös alempiasteisella tieverkolla. Toimialan kuljetukset eivät tunne maakuntarajoja, joten tienpidon yhtenäisen palvelutason turvaaminen kaikkialla maassa on välttämätöntä.

Esityksen perusteluissa on arvioitu maakuntauudistuksen mahdolliseksi riskiksi, että rahoituksen ja henkilöstöresurssien hajautus useammalle taholle nostaa yksikkökustannuksia. Tällä viitataan esimerkiksi aiemmin tehtyjen, toimintojen ja tienpidon hankintojen keskittämistä saatavan hyödyn vähenemiseen. Lisäksi uudistuksen on arvioitu ainakin alkuvaiheessa voivan edellyttää nykytilaa tarkempaa normi- ja informaatio-ohjausta maakuntien tienpitoon, mikä lisää tienpidon byrokratiaa. Tienpidon niukkoja resursseja ei olla lisäämässä maakuntauudistuksen yhteydessä. Metsäteollisuus pitää todennäköisenä, että uudistus nostaa hallintokustannuksia ja hajautus lisää sekä väylähallinnon että maakuntien työmäärää. Liikennealan vastuiden hajauttaminen ja uudelleenorganisointi kasvattaa viranomaisten henkilöstöresurssien tarvetta sektorilla, jolla jo nyt on pulaa osaajista.

Kuten lakiesityksen yleisperusteluissa on todettu, käytännössä tienpidon yhtenäisyyden ja palvelutason varmistaminen on nykytilannetta enemmän riippuvainen ohjausmallin sekä valtion ja maakuntien yhteistyön tosiallisesta toimivuudesta. Metsäteollisuus uskoo tilanteen olevan vastaava myös liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Uudessa tienpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun toimintamallissa on kriittistä, että rahoituksen ja toimintojen ohjausmalli on selkeä ja eri tahojen yhteistyö toimii käytännössä. Muuten on mahdotonta varmistaa tehokas päätöksenteko ja rahoituksen kohdentaminen teollisuuden kannalta keskeisiin kunnossapitokohteisiin ja hankkeisiin.

Yksityisteiden valtionavustusten osalta yksityisteiden eriyttäminen lossien ja lauttapaikkojen rahoituksesta on kannatettavaa. Metsäteollisuus pitää kuitenkin yksityisteille maakunnista myönnettävän rahoituksen yleiskatteellisuutta ongelmana, koska rahoitus joutuu kilpailemaan maakunnan muiden rahoituskohteiden kanssa. Rahoituksen hajauttaminen maakuntiin todennäköisesti lisää hallinnointikustannuksia. Rahoitustason vaihtelu puolestaan voi näkyä yksityisteiden laatutason vaihteluna, mikä ei ole kuljetusketjun toimivuuden näkökulmasta optimaalinen tilanne. Metsäteollisuus pitää yksityistieavustusten keskittämistä Väylävirastoon tai Liikenne- ja viestintävirastoon parempana vaihtoehtona kuin maakuntien rahoitusta.

Yksityiskohtaiset perustelut

Valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö, tavoitteet ja prosessi on selkeästi kuvattu pykälien 15 b-15 e perustuissa. Myös tienpidon prosessien kuvaus (15 f §-15 n §) on selkeä ja ymmärrettävä.

Helmikuussa työnsä päättänyt parlamentaarinen työryhmä esitti vähintään 300 miljoonan euron vuotuisia lisärahoitusta teiden ja ratojen kunnossapitoon, sekä pitkäjänteisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista. Metsäteollisuus pitää molempien

ehdotusten toteutumista välttämättöminä. On tärkeää, että pitkäjänteisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on kirjaukset laissa.

Lakiehdotukset

Maantie- ja liikennejärjestelmälain 38 §:ssä on ehdotus, jonka mukaan Väylävirasto tai sopimuksen perusteella maakunta vastaa yksityistieliittymän tai maatalousliittymän kunnossapidosta. Metsäteollisuus kannattaa rumpujen kunnossapitovastuun siirtämistä ym. tavalla Väylävirastolle tai maakunnalle.

Maantie- ja liikennejärjestelmälain 42 § a 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'. Määräajan todentamiseksi puutavaraan tulisi esityksen mukaan kiinnittää pinoamispäivämäärä sekä puutavarasta vastaavan tahon yhteistiedot. Metsäteollisuus kannattaa luvanvaraisuuden höllentämistä em. osin.

Maantie- ja liikennejärjestelmälain 110 b §:n mukaan tienpitäjältä ja maakunnalta edellytetään omavalvontaohjelmaa, jossa määriteltäisiin, miten laissa säädetyt tienpidon yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä ja kunnossapidon tason toteutuminen varmistetaan, miten vaatimusten toteutumista seurataan ja miten havaitut puutteet korjataan. Metsäteollisuus kannattaa omavalvontaohjelman käyttöönottoa.

Nietola Outi
Metsäteollisuus ry