

LVM/1770/03/2016

HE maantielain muuttamisesta

LUONNOS

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry kiittävät mahdollisuudesta lausua maantielain muutosesityksestä ja toteavat lausunnossaan seuraavaa.

Yleisperustelut

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry ilmaisevat huolensa siitä, että lakiesityksen myötä mahdollisuus tienpidon tehtävien pirstaloitumiselle kasvaa tehtävien siirtyessä maakunnille.

Olemme kuitenkin kiinnittäneet huomionsi siihen, että nyt lausuttavana olevassa lakiesityksessä on tunnistettu tämä huoli ja pyritty monin erilaisin järjestelyin varmistamaan tienpidon yhtenäisyys myös tulevaisuudessa.

Maantieverkon omistajuuden pysyminen valtiolla on keskeinen tekijä tienpidon valtakunnallisen yhtenäisyyden varmistamisessa.

Yksityiskohtaiset perustelut

Tienpidon rahoitus

Esityksen mukaan tienpidon rahoituskehys olisi vuonna 2019 60 miljoonaa euroa pienempi kuin vuonna 2017. Tämä on epätoivottava kehityssuunta.

Nykyisen hallituksen satsaukset perusväylänpitoon ja korjausvelan kasvun pysäyttämiseen sekä korjausvelan vähentämiseen ovat Liikenneministeriön ja Liikenneviraston tekemien selvitysten mukaan tuottaneet tulosta ja korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä.

Hallitusohjelmassa perusväylänpitoon kohdistettu 600 miljoonan euron lisämääräraha ei saa jäädä kertaluontoiseksi vaan nyt hyvin alkanutta korjausvelan vähentämistä on jatkettava varmistamalla riittävä rahoitus myös jatkossa.

Alueellinen tienpito

Lakiesityksen mukaan alueellinen tienpito siirtyy maakuntien vastuulle. Tällä hetkellä tienpidon toteutus hoidetaan keskitetysti neljässä ELY-keskuksessa. Kunnossapidon ja investointien hankinta siirtyisi lakiesityksen mukaan maksimissaan yhdeksän yhteistyöalueen hoidettavaksi.

Tienpidon toteutuksen keskittämisestä on saatu positiivisia kokemuksia. Mikäli tienpidon toteutuksesta vastaisi tulevaisuudessa jopa yhdeksän yhteistyöaluetta, osa nyt saavutetuista synergiaeduista ja säästöistä valuisi hukkaan.

Lakiesityksen mukaan Liikennevirastolle jäisi kuitenkin kahden henkilötyövuoden resurssi tiestön hoidon alueurakoiden kilpailuttamisen tukitehtäviin.

Palveluntarjoajien kannalta tienpidon toteutuksen pirstaloituminen pienempien yksiköiden hoidettavaksi on epätoivottavaa. Käytännössä palveluntarjoajat toimivat valtakunnallisesti. Palveluntarjoajalla on siis valtakunnallinen toimintatapa ja osittain valtakunnalliset resurssit.

Ääritapauksessa on mahdollista, että kukin yhdeksästä yhteistyöalueesta toimii omalla tavallaan toteuttaessaan tienpitoa. Tämä puolestaan lisää hallinnollista taakkaa palveluntarjoajilla lisäten resurssitarvetta ja kustannuksia. Toisistaan erilaiset toimintamallit aiheuttavat palveluntarjoajilla mahdollisuuden sekaannuksiin ja tulkintaepäselvyyksiin.

Pirstaloitumisen estämisessä Liikennevirasto on merkittävässä roolissa ja sen maakuntia ja niiden muodostamia yhteistyöalueita ohjaavaan rooliin tulee panostaa riittävästi resursseja.

Runkoverkko ja väylien palvelutasojen määrittely

Lakiesityksessä ehdotetaan valtakunnallisen runkoverkon määrittämisestä sekä palvelutasojen määrittämisestä valtakunnalliselle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille päätteille sekä muille maanteille.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry kannattavat tätä ja pitävät tätä oikean suuntaisena kehityksenä. Tämä on myös omiaan torjumaan tienpidon toteutuksen pirstaloitumisen riskiä ja edesauttaa palveluntarjoajien mahdollisuuksia toimia valtakunnallisesti yhtenäisesti.

ELY-keskuksilta Liikennevirastolle siirtyvät tehtävät

Lakiesityksen mukaan Liikennevirasto vastaisi jatkossa valtiolle maantieverkon omistajuudesta johtuvista tehtävistä sekä tienpidon valtakunnallisista tehtävistä, joita ovat nykyisin yhteen ELY-keskukseen keskitetyt tehtävät, joilla on valtakunnallista merkitystä.

Tienpidon lupatehtävien osalta myös ne luvat, joita on nykyisin hoidettu jokaisessa yhdeksässä liikennevastuualueen ELY-keskuksessa, siirtyisivät osana lupatehtävien kokonaisuutta Liikenneviraston hoidettavaksi.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry kannattavat lupatehtävien keskittämistä Liikennevirastolle.

Tällä hetkellä palveluntarjoajilla on todella suuria vaikeuksia etenkin erikoiskuljetuslupien kanssa. Vaikka erikoiskuljetuslupien myöntäminen on valtakunnallisesti keskitetty Pirkanmaan ELY-keskukseen, saattaa luvan saaminen kestää jopa viikkoja.

Tilanne on kestämaton etenkin sellaisissa äkillisissä tapauksissa joissa erikoiskuljetusta edellyttävä siirto pitäisi tehdä mahdollisimman pikaisesti. Tällaisia tapauksia ovat

esimerkiksi rakentamisen tai teollisuuden prosessin osana toimivan koneen tai laitteen rikkoontuminen, mikä saattaa johtaa siihen, että koko työmaa tai teollisuuden prosessi joudutaan pysäyttämään.

Näemme, että valtakunnallisesti ohjattuna ja resursoituna lupa-asioiden hoitamisesta saadaan tehokkaampaa ja tuloksellisempaa.

Yksityisteiden rumpujen kunnossapito

Lakiesityksessä esitetään yksityistieliittymien rumpujen kunnossapitoa siirrettäväksi jatkossa maantien kunnossapitäjälle.

Käytännössä kunnossapidosta tulisi vastaamaan tienpidon yhteistyöalue ja kunnossapidon toteutuksen hoitaisi yksityinen palveluntarjoaja, joka muutenkin vastaa alueurakasta.

Yksityistieliittymien rummut ovat usein huonokuntoisia ja vaikeuttavat teiden kuivatusta. Teiden kuivatuksella on kuitenkin todella suuri merkitys teiden kunnossapidossa. Epäonnistunut tai toimimaton kuivatus aiheuttaa teiden routaantumista saaden aikaan routimista ja vaurioittaen teiden runkorakenteita.

Tästä näkökulmasta on perusteltua ja kannatettavaa, että yksityistieliittymien rumpujen kunnossapito siirrettäisiin pois tienhoitokunnalta maantien kunnossapitäjälle.

Tässä yhteydessä on kuitenkin tarpeen muistuttaa, että vuoden 2019 alussa käynnissä olevissa pitkäkestoisissa tienhoitourakoissa on tienpidon yhteistyöalueen sovittava tietä hoitavan palveluntarjoajan kanssa lisääntyneestä työmäärästä maksettavasta korvauksesta, mikäli Rakennusurakan yleisten sopimusehtojen (YSE 1998) 49 §:ssä määritellyt edellytykset täyttyvät.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja Maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Lakiesityksessä esitetään otettavaksi käyttöön valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, johon on sisällytettävä liikennejärjestelmän rahoitus- ja toimenpideohjelma 10-12 vuodeksi. Rahoitus- ja toimenpideohjelma ehdotetaan tarkistettavan kunkin hallituskauden alussa sekä tarvittaessa muutoinkin.

Lakiesityksen mukaan maakunnan on puolestaan valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi laadittava alueellaan monivuotinen maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry pitävät tätä erittäin tervetulleena uudistuksena.

10-12 vuoden päähän ulottuva suunnitelma on riittävän pitkäjänteinen ja antaa elinkeinoelämälle sen tarvitseman tiedon tulevista liikenneinvestoinneista, niiden ajoituksesta ja rahoituksesta. Tämä tieto on elinkeinoelämälle erittäin tarpeellinen etenkin yritysten suunnitellessa ja tehdessä päätöksiä omista investoinneistaan.

Lisäksi pitkäjänteinen liikennesuunnitelma antaa ulkomaisille investoreille kuvan Suomen väyläinfrastruktuurin kehittämissuunnista ja mahdollistaa nykyistä paremmin EU-rahoituksen hakemisen ja saamisen keskeisille liikennehankkeille.

Infraurakoitsijoiden suhteen riittävän pitkäjänteinen suunnitelma auttaa tekemään päätöksiä investoinneista niin kalustoon, järjestelmiin kuin osaamiseenkin ja suunnittelemaan resurssitarvetta vuosiksi eteenpäin.

Liikenneväyläinvestointien ja niiden rahoituksen lisäksi suunnitelmaan tulee ottaa mukaan myös perusväylänpidon pitkäjänteinen suunnittelu ja rahoitus.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry tarjoavat mielellään oman osaamisensa ja näkemyksensä liikennejärjestelmäsuunnitelmien valmistelun tueksi ja ovat valmiita osallistumaan suunnittelutyöhön.