

Täysistunto

Tiistai 26.6.2018 klo 13.59—17.57

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 45/2018 vp
Toimenpidealoite TPA 63/2017 vp
Valiokunnan mietintö LiVM 15/2018 vp

Toinen käsittely, ainoa käsittely

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Toiseen käsittelyyn ja ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 12. asia. Nyt voidaan toisessa käsittelyssä hyväksyä tai hylätä lakiehdotukset, joiden sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä. Lopuksi päätetään ai-noassa käsittelyssä toimenpidealoitteesta.

Keskustelu

17.29 **Kari Kulmala sin:** Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi maantielakia sekä eräitä muita liikennealan lakeja. Esityksessä esitetään perustettaville maakunnille valtiolta siirtyvät tienpitoon ja liikennejärjestelmäsunnitteluun liittyvät tehtävät ja tehtävänsiirtojen täytäntöönpano. Maakuntien vastuulle kuuluisivat jatkossa liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsunnitteluun. Voi jo nyt sanoa, että työtä riittää ja toivottavasti johto on mahdollisimman lähellä palveluiden tarvitsijaa.

Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Asiakastyytyväisyyskyselyn perusteella maantieverkon käyttäjät ovat pääosin tyytyväisiä matkojen ja kuljetusten toimivuuteen maantieverkolla. Kuitenkin maantieverkon heikkenevä kunto ja rahoituksen alhainen taso näkyvät asiakastyytyväisyydessä laskevana trendinä teiden kunnan ja erityisesti talvihoidon suhteen. Vuoden 2017 alussa Suomen liikenneverkon korjausvelan arvioitiin olevan noin 2,54 miljardia euroa, vaikka hallitus on tällä kaudella sitä pyrkinyt voimakkaasti vähentämään. Korjausvelan kasvuun ja liikenneverkon kunnan huononemiseen on johtanut määrärahojen pitkään jatkunut liian alhainen taso. Tämänhetkisestä korjausvelasta noin 1,3 miljardia euroa kohdistuu maanteille, noin 1,1 miljardia euroa rautateille ja noin 40 miljoonaa euroa vesiväylille.

Yksi monesti keskusteluissa esiin nouseva aihe on tienpidon laadunvalvonta sekä yleisesti perusväylänpidon rahoituksen riittävyys. Uskon, että tämä keskustelu ei koskaan lopu, eikä niin pidä tapahtuakaan. Vain keskustelun kautta pystymme pysymään ajan hermolla alati muuttuvassa yhteiskunnassa.

Teiden ja katuja hoito on vaativaa ja vaatii oikeat välineet ja työntekijät. Tilastojen mukaan viime vuonna kantateiden kunto säilyi ennallaan mutta seutu- ja yhdysteiden kunto

Pöytäkirjan asiakohta PTK 74/2018 vp

heikkeni. Korjausvelan kasvu on pysähtynyt, mutta vain hetkeksi. Hallituksen tarkoitus on ollut tehostaa ja parantaa tienhoitoa ja säästää valtion menoja, mutta seuraukset etenkin säästöistä nähdään viimeistään nyt. Helposti unohtuu, että teiden huono kunto ei ole välttämättä kunnossapitotyötä tekevien syy, vaan syy voi olla myös välineissä.

Painetta tulee kohdistaa myös kunnossapitotyön urakoinnin kilpailuttamiseen sekä siihen, millaista työnlaatua kilpailutuksessa vaaditaan ja millainen työnlaatu hyväksytään. Tiestön kunnan rapistumisen salliminen on erittäin lyhytnäköistä, etenkin kun se tapahtuu liikenneturvallisuuden kustannuksella. Ei voi olla oikein, että samaan aikaan kun lapset luistelevat ja pelaavat jääkiekkoa yleisellä tiellä, hälytysajoneuvot ja koulutaksit yrittävät pysyä vaivoin tiellä, koska sitä ei ole hiekoitettu ja tien reunat ovat pehmoiset. Etenkin hälytysajoneuvoja odottaa hädässä oleva ihminen. Monesti hälytysajoneuvo tai koulutaksi tekee aamulla ensimmäiset jäljet lumiseen seutu- tai yhdystiehen.

Tiemestaripiirien aikaan Suomessa oli kunnia-asia, että erityisesti oman paikkakunnan tiet olivat mahdollisimman hyvässä kunnossa. Nyt kilpailutuksen, urakoinnin ja aliurakoinnin aikana vastuukysymykset ovat hämärtyneet. Näyttäisi siltä, että mitä pidempi on kunnossapitotyön ketju, sitä useampi yritys ja yrittäjä ottaa oman siivunsa hinnasta, ja se ei ole tavallisen tienkäyttäjän etu. Yksi merkittävä seikka on tien kunnostukseen tarkoitettu kalusto. Tiemestaripiirien aikaan soratiet muotoiltiin tiekarhulla keväällä siten, ettei vesi seiso tiellä eivätkä tienreunat kasva heinää ja vesaikkoo. Syksyllä tie ajettiin tasaiseksi aaurausten helpottamiseksi ja talvella poistettiin polanteet. Tarpeen mukaan tiet myöhemmin lanattiin traktorilla tai kuorma-auton alaterällä. Tällä hetkellä näitä tiekarhuja ei ole enää kovin paljon käytössä, eikä ole myöskään niiden käyttöön koulutettuja kuljettajia. Tiekarhu on kuitenkin ainut väline, jolla tien polanteet saadaan poistettua ja teiden kallistukset tehtyä yhdellä ajokerralla.

Jatkossakin maakunnissa on huolehdittava, että käytössä on oikeanlaista kalustoa tien kunnossapitoon ja sitä käytetään niin kuin on tarvetta. Tienhoidon tulee olla myös oikea-aikaista. Olen itse monesti miettinyt, että määrittävätköhän teiden hoitoluokitukset ja lähtökynnykset liian tiukasti tekemistä. Tästä on olemassa monella alueella varsin paljon myös näyttöä. Joka tapauksessa maakunnilla on kädet täynnä jatkossakin, mikäli ne aikovat pitää varsinkin haja-asutusalueiden tiet ajokelpoisina.

17.34 Sari Essayah kd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä on tietysti yksi niistä laeista, jotka nyt liittyvät tähän maakuntauudistukseen. Siihen liittyy myöskin näitä liitelakeja, joissa toimivallan siirtoa tapahtuu niin tienpidon kuin liikennejärjestelmien suunnittelun kuin myöskin julkisen henkilöliikenteen järjestämisen osalta. Oikeastaan olisikin ihan mielenkiintoista, jos täällä valiokunnassa toimivia henkilöitä on paikalla, kysyä siitä, että nyt kun tämä aikataulus näyttää näinkin epävarmalta, niin mitä se tarkoittaa sitten esimerkiksi tämän lainsäädännön osalta. Aloituksen lykkääntymistä varmastikin, mutta onko tässä joitakin muita seuraamuksia?

Toinen sellainen asia, mitä tässä pohdiskelin: Siellä maakunnissa hoidettava tienpidon rahoitus ilmeisesti tulee kuitenkin hoidettavaksi erillisrahoituksella. Onko tästä käyty keskustelua, mikä sen mahdollinen taso on tulevaisuudessa?

Edustaja Kulmala kyllä hyvin nosti esille näitä nykyisenkin tienpidon ongelmia, mitä tuolla maakunnissa on. Olen kyllä kuullut juuri sensuuntaisia sanomisia, että ainut sukupuuttoon kuollut eläin, mitä siellä tien päällä kaivattaisiin, on maantietiekarhu, jota to-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 74/2018 vp

siaankaan ei tänä päivänä enää käytetä ja joka noilla polanteisilla maaseudun teillä olisi äärimmäisen tarpeellinen.

Myöskin edustaja viittasi puheenvuorossaan näihin urakkasopimuksiin, mitä tänä päivänä tehdään. Siinä on ongelma, että pääurakoitsijat tekevät pääurakkasopimukset ja sen jälkeen sitten kilpailuttavat aliurakoitsijoilla osaurakat. Se on johtanut siihen, että itse asiassa voittoa tehdään sillä, miten vähän ja huonosti tieosuuksia hoidetaan, koska silloin tietenkin sille, joka aliurakan myy eteenpäin, jää eniten katetta. Tämähän on aivan päälleallaan oleva urakointimalli, ja muistelen, että ministeri Berner otti tähän kysymykseen kantaa ja totesi joskus viime talvena, että tätä asiaa pitää lähteä nytten tarkastelemaan näitten pääurakoitsijoiden erilaisten kriteeristöjen kautta. Ei voi olla niin, että todellakin se hankintamekanismi tai se hankintalogiikka näissä urakointisopimuksissa lähtee siitä, että eniten teet rahaa silloin, kun tiet hoidetaan mahdollisimman huonosti.

Täytyy sanoa, kun itse tulee tuolta Pohjois-Savosta, jossa tosiaankin on kunnon talvet mutta kelit nykyisenä aikana hyvin vaihtelevia, että kyllä siellä on paljon läheltä piti -tilanteita ja erityisesti maatalouden ajoneuvojen, vaikkapa maitoautojen, ajaminen siellä teillä on kyllä monesti ihan arpapeliä. Todellakin, niin kuin edustaja Kulmala totesi, siellä esimerkiksi koulutaksit ovat niitä, [Puhemies koputtaa] jotka työksensä auraavat tietä, jotta pääsevät hakemaan lapset kouluun.

Keskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyt, hallituksen esitykseen HE 45/2018 vp sisältyvät 1. ja 13. lakiehdotuksen. Eduskunta pysyi ensimmäisessä käsittelyssä tekemässään päätöksessä hallituksen esitykseen HE 45/2018 vp sisältyvien 2.-12. ja 14.-21. lakiehdotuksen hylkäämisestä. Lakiehdotusten toinen käsittely päättyi. Eduskunta yhtyi valiokunnan ehdotukseen toimenpideoitteen hylkäämisestä. Asian käsittely päättyi.