

Suomen Tieyhdistys ry:n lausunto maakuntalaki- uudistuksesta 25.10.2017

Maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2019 ja samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset. ELY-keskuksissa L- vastuualueilla hoidetut tehtävät siirtyvät pääasiassa maakunnissa hoidettaviksi.

Siirtyvät tehtäväkokonaisuudet on kirjattu maakuntalain 6§:än seuraavasti:

Maakunta hoitaa sille lailla säädettyjä tehtäviä seuraavilla tehtäväaloilla:

- *14) liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö sekä toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun;*
- *15) yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät;*
- *Maakunta voi lisäksi hoitaa: 1) liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä samoin kuin sitä koskevia valtionavustustehtäviä, lukuun ottamatta toimintaa liikennekaaren IV osan 1 luvun 3 §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialueella, näiden alueiden liikenteen suunnittelua ja järjestämistä, sekä raideliikennettä;*

Suomen Tieyhdistyksen mielestä maantieverkon omistajuus ja rahoitus pitää säilyttää valtiolla.

Maantieverkkoa tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena ja osana muuta valtion omistamaa väyläverkostoa. Valtion omistajuus takaisi verkon yhtenäisyyden ja pääoma-arvon säilymisen.

Maakunnalle suunnitelluista tehtävistä alueellinen tienpito, liikennejärjestelmän toimivuus (ml. liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot) ei infratoimen osalta sovi lähtökohtaisesti maakuntien vastuulle vaan ne pitäisi jättää valtiolle. Liikennejärjestelmäsuunnittelu soveltuu maakunnan tehtäväksi.

Jos kyseiset tehtävät kuitenkin siirtyvät maakunnille, tulisi niiden rahoitukseen osoittaa määrärahat yleiskatteellisuuden sijaan ja valtiolla pitäisi olla tienpidossa vahva ohjausrooli. Olisi myös hyvä järjestää toiminta 18:aa maakuntaa isompina kokonaisuuksina.

Pääosa (Varsinais-Suomen ELY esimerkkinä) eli 97% perustienpidon rahoituksesta käytetään tiestön kunnossapitoon, jolla varmistetaan mm. liikenneturvallisuus kaikissa oloissa. Kehittämisinvestointeihin jää käytännössä vai noin 3%. Rahoituksen siirtäessä maakuntiin on vaarana, että hoidon rahoituksesta tingitään ja rahoitusta halutaan kohdentaa investointeihin. Perusväylänpidon rahoituksen ollessa jatkuvasti puutteellista, hetkellistä korjausvelkarahoitusta lukuun ottamatta, kunnossapidon

rahoitustasoa ja sitä myötä teiden jo nykyisestään alhaista rahoitus- ja kuntotasoa ei pidä päästää laskemaan.

Valtakunnallinen optimointi on keskeisellä sijalla toimenpiteitä valittaessa, joten valtiolla pitää olla kaikissa ratkaisuissa vahva ohjausrooli. Tällöin voidaan ottaa huomioon kustannustehokkuus, maantieverkon pääoma-arvo ja kuljetustarpeet. Tiet eivät pysähdy maakuntien rajoille.

Uuden toimijan mukaan tuleminen tieverkosta vastuulliseksi toimijaksi kuntien ja valtion lisäksi ei lisää kansalaisten todellista vaikutusmahdollisuutta infra-asioissa vaan vaikeuttaa todennäköisesti nykyisiä kuntien ja valtion yhteistyöhankkeita ja heikentää verkon kuntoa ja sen myötä elinkeinoelämän kuljetuksia ja kansalaisten päivittäistä liikkumista. Kansalaisten ja yritysten tulee olemaan vaikeaa hahmottaa kunnan, maakunnan ja liikenneviraston rooleja ja vastuita tienpidossa ja liikenteessä.

Osaamisen ja tienpidon jatkuvan kehittämisen varmistamiseksi tienpidon tehtävät pitäisi hoitaa keskitetysti. Infraan liittyviä tienpidon tehtäviä ei tulisi jakaa maakunnille ainakaan ennen LIVE-hankkeen sisällön selviämistä.

Jo ennen ELY-keskuksia liikenneviranomaisen on tehostanut toimintaansa. Henkilöstö vähenemä vuosina 2001-2010 oli n. 20 % (1060->856 htv) ja ELY- keskusten aikana vähenemä on ollut vielä 25 % (595->448 htv). Tällä hetkellä 15:sta ELY -keskuksesta yhdeksässä hoidetaan liikennetehtäviä. Tämän lisäksi osa tehtävistä, kuten maanteiden hoidon ja ylläpidon hankinnat sekä tiestö- ja liikennetietopalvelut on keskitetty pääosin neljän ELY:n hoidettaviksi.

Tehtävien jakaminen 18:lle maakunnalle aiheuttaisi sen, että nykyisistä ELY- keskuksista ei riittäisi tarvittavaa määrää ammattilaisia kaikkiin maakuntiin. Virtaviivaistettua hallintoa jouduttaisiin tältä osin lisäämään.

Nykyiset ELY- keskuksat toimivat Liikennevirasto tulosohejauksessa ja yhtenäisin periaattein hyödyntäen mm. viraston tietokantoja ja teknisiä järjestelmiä. Tienpidon jakaminen maakuntiin vaarantaa yhtenäisyyden, verkon kehittämisen yhtenä kokonaisuutena ja yhteisistä järjestelmistä saatavan hyödyn. Toimenpiteiden ketteryys häviää tyystin. Monet toimivat käytännöt, kuten isompien alueiden alueurakointien kilpailutus, eivät istu 18:n maakunnan rakenteeseen. Toimintojen ja järjestelmien edelleen kehittäminen, uusien menetelmien kokeileminen ja käyttöönotto ml. digitalisatio eivät toimi ehdotetulla maakuntajaolla tehokkaasti.

Tienpidon kannalta jako 18: aan maakuntaan synnyttää liian pieniä yksiköitä verkollisen tarkastelun kannalta. Tienpidon kannalta asioita pitäisi pystyä tarkastelemaan yhtä maakuntaa isommissa kokonaisuuksissa. Muiden verkkojen hallinnon ollessa liikennevirastossa voisi tämä olla luonnollinen paikka myös tienpidolle. Tienpidon toimintojen siirtämistä pois ELY- keskuksista tulisi tarkastella osana LIVE- hanketta. Maakuntalokia tulisi voida muuttaa ja täydentää tarvittaessa LIVE- hankkeen ratkaisuiden mukaan.

Yksityisteiden valtionavustusten jakaminen pitäisi hoitaa keskitetysti.

Tällä hetkellä yksityisteiden määräraha on kehyksessä ennätysellisen alhainen eli 3 M€/v. Määrärahan oikea taso olisi Suomen Tieyhdistyksen mielestä lähempänä 30 M€/v. Joka tapauksessa yksityisteiden valtionavustusten siirtäminen 18:n maakunnan jaettavaksi aiheuttaisi sen, että suuri osa määrarahasta kuluisi sen hallinnoimiseen. Valtionavustukset tulisi jakaa keskitetympin joko yhden/muutaman maakunnan tai liikenneviraston toimesta. Kehitettävässä mallissa myös kansallisten yksityistiehankeiden avustaminen pitää varmistaa.