



28.4.2017

LVM
Eeva Ovaska
Mira Karppanen

Kommentointipyyntö 10.4.2017 (LVM/1770/03/2016)

ELY-keskusten liikennevastuualueen johtajien kommentit maantielain uudistamista koskevasta arviomuistiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt ELY-keskuksilta kommentteja maantielain uudistamista koskevasta arviomuistiosta. Tähän vastaukseen on koottu ELY-keskusten liikennevastuualueen johtajien kommentit.

Näkemyksemme ylimaakunnallisen yhteistyön järjestämisestä:

Alueellisen tienpidon varmistamiseksi maakuntauudistuksen yhteydessä tulisi toimia niin, että ELYjen ja Liikenneviraston väliset nykyiset hyväksi havaitut toimintamallit siirrettäisiin maakuntien ja Liikenneviraston välisiksi malleiksi. Merkittävin muutos nykytilanteeseen olisi se, että tienpito ja sen rahoitus tarkasteltaisiin 18 maakunnan jaolla.

Tienpidon tehtävät tulee keskittää joko yhdeksään vastuumaakuntaan ilman nykyisiä hankinta-alueita tai maakuntien yhteiseen palvelukeskukseen. Ensiksi mainitussa ratkaisussa kahden tai useamman maakunnan yhteistyöalueille on määriteltävä vastuumaakunta. Palvelukeskusmalli edellyttää lisäselvityksiä ennen kuin voidaan varmistua mallin toimivuudesta. Palvelukeskusmallilla pystyttäisiin vastaamaan tienpidon tehtävien erittäin hankalaan resurssitilanteeseen muita malleja paremmin, se parantaisi edelleen kustannustehokkuutta ja tämä organisointimalli olisi tasa-arvoinen kaikille 18 maakunnalle. Lisäksi mallin avulla helpotettaisiin merkittävästi yhteistoimintaa valtakunnallisesti eri väylänpidon toimijoiden kesken (Liikennevirasto (ohjaus ja muut väylämuodot), asiakkaat, sidosryhmä ja kumppanit valtakunnallisesti jne.). Vastuumaakuntamallin siirtyminen olisi puolestaan teknisesti yksinkertaisempaa ja helpottaisi maakuntien kanssa käytävää yhteistyötä. Palvelukeskusmallin toteutettavuus olisi mielestämme tarpeen selvittää ennen lopullisen organisointimallin valintaa. Koska palvelukeskusmallin toteutettavuuden syvällisempi arviointi ilman tarkempaa selvittämistä on mahdotonta, näissä kommentteissa lähdetään siitä, tienpito organisoitaisiin tienpidon vastuumaakuntamallilla.

Maakuntien näkemykset tienpidon tehtävien järjestämisestä vaihtelevat laajasti, joten maakuntien väliset toimivat sopimukset vaikuttavat hyvin epätodennäköisiltä ja olisivat sisällöltään hyvin epäyhtenäisiä. Tästä syystä pidämme tärkeänä, että tienpidon vastuumaakunnat (9) määritettäisiin ja

28.4.2017

kirjattaisiin maantielakiin. Resurssin riittävyyden kannalta ensiarvoisen tärkeää on, että tienpidosta vastaavien maakuntien määrä ei ole nykyistä ELY-L vastuualueiden määrää suurempi.

Maakuntauudistuksen valmistelua ei tienpidon järjestämisen ja ohjausmallin valmistelun osalta ole mahdollista toteuttaa annetussa aikataulussa, mikäli päätökset ylimaakunnallisesta yhteistyöstä tehdään vasta vuoden 2018 keväällä tai syksyllä. Tällä hetkellä arvioiden riskinä on pidettävä myös sitä, että maakunnat eivät pysty sopimaan yhteistyöstä reunaehdot (resurssit, ohjausmallin realistisuus mm.) huomioiden.

Esitämme, että yhdeksän vastuumaakunnan toimialueet säilytettäisiin nykyisellään. Aluejakoja muutettiin viimeksi v. 2010 ELY-keskusten aloitessa. Muutos vaatii paljon työtä, sillä on aina merkittäviä henkilöstöön kohdistuvia vaikutuksia ja uuden alueen omaksuminen kestää useita vuosia. Päätöksenteon tulisi olla pitkäjänteistä eikä tempoilevaa. Esitämme, että myös vastuumaakunnat säilytettäisiin nykyisellään muualla paitsi Etelä-Pohjanmaalla, jossa Pohjanmaan tulisi olla tienpidon vastuumaakunta, sillä tienpidon henkilöstö on pääosin Vaasassa.

Kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat on v. 2016 alussa keskitetty neljälle hankinta-alueelle. Hankinta-alueet ovat tuoneet mukanaan tehokkuutta ja yhtenäistäneet toimintaa. Maakuntauudistus kuitenkin muuttaa tienpidon toimijoiden kenttää. Jotta toimintamallit ja vastuut saadaan selkeiksi, pidämme varteenotettavimpana ajatuksena sitä, että hankinta-alueista luovuttaisiin ja yhdeksän tienpidon vastuumaakuntaa hoitaisivat omalla alueellaan kunnossapidon ja rakentamisen hankinnat. Tämä olisi selkeä ja helposti toteutettava malli. Luopumisen voidaan ennakoida olevan myös ainakin osan nykyisten maakuntien intresseissä. Hankinta-alueiden purkaminen johtaa lisäresursointitarpeeseen, jonka suuruus vaihtelee vastuumaakunnittain. Kuitenkin tärkeintä on saada aikaan toimiva ja vastuultaan selkeä malli.

Mikäli arvioidaan ajaututtavan tilanteeseen, jossa päätöksiä ei pystytäkään muutosten toteuttamisen kannalta tekemään riittävän nopeasti, voitaisiin lailla säätää esim. 2 vuoden siirtymäaika, jolloin toiminta jatkuisi nykyisellä 9 alueen jaolla. Siirtymäajan kuluessa maakuntien toiminnan voidaan arvioida vakiintuvan niin, että päätöksiä jatkosta voidaan tehdä nykytilannetta realistisimmasta lähtökohdista.

Esitämme harkittavaksi sitä, olisiko voimassaolevat yhteistoiminta-alueet/vastuuviranomaiset määriteltävissä maantielain sijaan maantiesäätöasetuksessa, jota on tarvittaessa lakia helpompi muuttaa. Laissa tulisi antaa asetuksenantovaltuus.

Tiestön hoitourakoiden kilpailutus on keskitetty koko maan osalta Varsinais-Suomen ELY-keskukseen, jossa tehtävää hoidetaan kolmen henkilön ja yhteensä hieman yli 2 htv:n panoksella. Tämä keskitetty toimintamalli on tehokas ja osaltaan varmistaa tienpidon valtakunnallisten toimintalinjojen toteutumista. Toiminnan säilyttäminen keskitettynä on erittäin tärkeää. Keskitetty kilpailutustehtävä valtakunnallisesti keskitettynä tehtävänä sopisi

28.4.2017

Liikennevirastoon. Koska kuitenkin yksittäisen tehtävän siirto maakunnasta valtion keskusvirastoon keskellä teiden hoidon hankinnan prosessia olisi käytännön syistä haastavaa, maantielaissa tehtävän hoito voitaisiin määrätä nykytoimintamallin mukaisesti Varsinais-Suomen maakunnan tehtäväksi. Samalla olisi mahdollisuus säilyttää kilpailutusprosessin suora yhteys hoidon tehtäväkokonaisuuteen.

Odotuksemme valtion liikennehallinnon maakuntiin kohdistamasta ohjausmallista

Odotuksiamme ja esityksiämme on koottu kalvoaineistoille, joita on tarkasteltu LVM:n, Liikenneviraston ja ELYjen yhteisissä tapaamisissa, joten emme toista niitä tässä yhteydessä. Pidämme tiivistä yhteistyötä hyvänä toimintamallina myös jatkovalmistelussa.

Muut huomiot

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen, ja tienpito osana sitä ei voi perustua vain lakiin ja sopimiseen vastuumaakuntien ja valtion kesken. Maantielaissa Liikennevirastolle tulee antaa mandaatti muodostaa tarvittavat tuote- ja toimintokohtaiset (esim. päällyste- ja tiemerkintä-, tienpitäjän liikenneturvallisuus- ja maankäyttöasiat) yhteistyöelimet, joihin vastuumaakunnat veloitetaan nimeämään edustajansa. Menettelyllä turvattaisiin myös maakuntien välinen yhteistyö ja valtion tieomaisuuden kannalta keskeisten asiantuntijoiden tiedonvaihto tilanteessa, jossa tätä ei välttämättä muutoin tapahdu.

Nyt ELYjen valtakunnallisesti keskitettyjä tehtäviä ollaan siirtämässä Liikennevirastoon (mm. lupa- ja asiakaspalvelutehtäviä). Kuitenkin monissa näistä tehtävistä maakunnilla on merkittävä rooli, esimerkiksi olosuhdetiedon antajana. Maantielakia uudistettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että niissä tehtävissä, joiden hoitamisen tosiasiallinen prosessi jakautuu valtion ja maakunnan kesken, on vastuunjako riittävän selvä.

Yleisenä kommenttina toteamme, että uusien maakuntien valmistelua tehdään tällä hetkellä hyvin erilaisin tiedoin ja tulkinnoin. On selvästi havaittavissa, että tulevien maakuntien kykyä suoriutua niille aiemmin tuntemattomista tehtävistä helposti yliarvioidaan. Pahimmillaan tällä voi olla vakavia ja pitkäkestoisia vaikutuksia tienpitoon. Siksi jatkopäätöksenteossa tulee suosia ratkaisuja, jota perustuvat hyviksi koettuihin käytänteisiin. Konkreettisesti tämä voisi tapahtua siirtymäsäännösten avulla.

ELY-keskusten liikennevastuualueen johtajat

LIITTEET

Yksityiskohtaiset huomiot itse arviomuistiosta