

26.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

INFRA ry:n kommentit koskien maantielain uudistamista koskevaa arviomuistiota

INFRA ry kiittää saamastaan kommenttipyyntöä ja kommentoi muistiota seuraavasti.

Yleiset kommentit

INFRA ry näkee suuria riskejä ja potentiaalisia hankaluuksia maakuntalakiuudistuksen tienpitoa koskevien määräysten tulkitsemisessa ja toimeenpanemisessa.

Maakuntalakiluonnoksen mukaan Manner-Suomeen on tulossa 18 maakuntaa, joista kunkin tehtäviin kuuluisi liikennealan tehtäviä, ja joita kukin maakunta itsenäisesti hoitaisi.

Maamme liikenneverkko on kokonaisuus muodostuen useammasta osaverkosta (tieverkko, rataverkko, yksityistieverkko, lentoasemaverkko, vesiväyläverkko, tietoliikenneverkko).

Maakuntalakiuudistuksen myötä kokonaisuus ollaan hajottamassa osiin. Samalla otetaan tietoinen riski siitä, että eri maakunnat tulkitsevat maakunnille osoitettuja tehtäviä ja vastuita eri lailla, mikä johtaa osaoptimointiin eri liikennemuotojen ja eri maantieteellisten alueiden välillä. Lopputulos ei voi millään muotoa olla nykyistä mallia parempi, vaikka sitäkin voitaisiin edelleen kehittää.

Arviomuistion kohdassa 2.4. *Arvio* on kiinnitetty huomiota aivan oikeisiin asioihin ja INFRA ry jakaa LVM:n esiin nostamat kipukohtat maakuntalakiuudistuksen käytännön toimeenpanossa.

INFRA ry:n näkemyksiä ylimaakunnallisen yhteistyön järjestämisestä tienpidossa

Kuten muistiossa on nostettu esiin, hoidetaan tiettyjä tienpidon tehtäviä nykyiselläänkin keskitetysti tietyissä ELY-keskuksissa.

INFRA ry näkee, että tehtävien hajauttaminen nykyistä laajemmalle ei missään tapauksessa ole järkevää. Päinvastoin, tavoitteena tulisi olla tehtävien edelleen keskitäminen.

Mikäli maakuntalaki kuitenkin muodostuu nyt esillä olevan luonnoksen mukaiseksi, on tehtävien koonnista ehdottoman tärkeitä säätää maantielaisia.

26.4.2017

Itsenäisten maakuntien pakottaminen lailla ylimaakunnalliseen yhteistyöhön voi käytännön tasolla olla hyvinkin hankalaa ja se johtaa lukuisiin erilaisiin sopimuksiin maakuntien kesken, mikä puolestaan on omiaan aiheuttamaan esimerkiksi tulkintaerimielisyyksiä. Siitä huolimatta lainsäädäntöön perustuva yhteistyö on parempi vaihtoehto kuin maakuntien täysi itsenäisyys liikenneasioiden hoitamisessa.

INFRA ry:n odotuksia valtion liikennehallinnon maakuntiin kohdistamasta ohjausmal- lista

Muistiossa todetaan valtion linjanneen, että liikenneverkon yhtenäisyydestä huolehditaan ja maantieverkon omistajuus säilyy edelleen valtiolla. Tämä on tärkeätä ja myös INFRA ry:n odotusten mukaista, joten on varmistettava, että tästä pidetään kiinni lain toimeenpanossa.

Edelleen muistiossa todetaan, että esitetty malli johtaa / edellyttää keskitettyä ohjausta ja erillisrahoitusta LVM:n talousarvionmomentilta.

Kuten LVM, INFRA ry:kään ei näe järkevänä eikä mahdollisenakaan omistajuuden ja ohjauksen eriyttämistä. Koska valtio jatkossakin omistaa tieverkon, on sillä oltava riittävät ohjauskeinot (substanssi ja talous) liikenteen ja liikenneverkon toimivuuden varmistamiseksi.

INFRA ry:n muita huomioita

Jos liikenne "keksittäisiin" vasta nyt, niin sen hoitamista tuskin järjestettäisiin näin hankalalla tavalla kuin mitä maakuntalaissa ja sen myötä maantielaisissa ollaan säätämässä.

INFRA ry ei haikaile vanhoja TVH:n aikoja, mutta nykyisen toimintatavan edelleen kehittäminen ottamalla mukaan parhaat palat aikaisemmista malleista, johtaisi todennäköisemmin INFRA ry:n toivomaan malliin.

Nykyinen Liikennevirasto, jossa yhdistyvät tie-, rautatie- ja vesiliikenne, on asiantuntevana ja alan arvostusta nauttivana virastona oikea paikka, johon koko valtakunnan väylänpito tulisi keskittää.

Tämä tarkoittaisi sitä, että liikennevastuun tehtävät ja resurssit nykyisistä ELY-keskuksista siirtyisivät LVM:n ja Liikenneviraston, eikä maakuntien, alaisuuteen ja suoraan ohjaukseen. Vain tällä tavalla voidaan varmistaa liikennejärjestelmän ja -verkon kokonaisoptimointi.

Tämä ei tarkoita sitä, että jatkossa kaikki Liikenneviraston resurssit olisi keskitetty pääkonttoriin Helsinkiin. Tiedämme ja ymmärrämme, että maakuntien tarpeet ovat erilaiset ja että Helsingistä katsottuna näitä eroja ja erityispiirteitä ei voida yhtä hyvin

26.4.2017

hallita kuin maakunnasta itsestään käsin. Sen vuoksi maakunnissa tulisi säilyttää riittävät alueelliset resurssit, jotka kuitenkin olisivat Liikenneviraston substanssi- ja talousohjauksessa.

Vanhaan Tiehallinnon aikaan verrattuna esitetyn mallin pääasiallisena erona on, että tässä mallissa eri liikennemuodot (tie, rautatie, vesiväylä) olisivat samassa virastossa. Vanhasta Tiehallinnosta kopioitaisiin ajatuksellisesti vanhat tiepiirit, jotka uudessa mallissa olisivat tie-, rautatie- ja vesiväyläpiirejä ja niissä työskentelevät henkilöt olisivat sijoitettuina maakuntaorganisaatioiden yhteyteen tiedonkulun varmistamiseksi.

Tämän myötä maakuntalakiluonnoksesta voitaisiin poistaa liikenteen hoitamista koskevat pykälät ja säätää esitetystä mallista maantie- ja muissa asiaan kuuluvissa laeissa.

INFRA ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja

Tiedoksi: eeva.ovaska@lvm.fi
mira.karppanen@lvm.fi