

Sosiaali- ja terveysministeriö
Alivaltiosihteeri Tuomas Pöysti
PL 33
00023 Valtioneuvosto

Maakuntalaki -uudistus

Yleisen Teollisuusliiton YTL ry:n Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenten toimintaan liittyy paljon tiekuljetuksia, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa. Neuvottelukunnan jäsenet edustavat keskeisiä henkilö- ja tavaraliikenteen asiakasyrityksiä sekä infran yrityksiä.

Yritysten logistiset ketjut muodostuvat eri liikennemuotojen yhteistyöstä ja silloin on ehdottoman tärkeää, että eri liikennemuotoja palvelevat väylät ovat saman päätöksenteonjärjestelmän takana. Logistisia ketjuja rakennetaan pitkän suunnittelun perusteella, eikä niitä voida helposti ilman taloudellisia seuraamuksia muuttaa.

Maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2019 ja samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset. ELY-keskuksissa L- vastualueilla hoidetut tehtävät siirtyvät pääasiassa maakunnissa hoidettaviksi. Siirtyvät tehtäväkokonaisuudet on kirjattu maakuntalain 6§:än seuraavasti:

Maakunta hoitaa sille lailla säädettyjä tehtäviä seuraavilla tehtävälajoilla:

- 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;

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunnan mielestä maantieverkon omistajuus ja rahoitus pitää ehdottomasti säilyttää valtiolla.

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

Alueellinen tieverkko muodostaa valtaosan, noin 90 %, valtion omistamasta tieverkosta. Maakuntalakiluonnoksen mukaan jopa 78 tuhatta kilometriä tieverkkoa siirtyisi maakuntien vastuulle. Edelleen maakuntalakiluonnoksen mukaan maakuntien liikenneväyliin tarkoitettu rahoitus tulisi valtiolta osana maakunnan vuosittaista yleiskatteellista valtionrahoitusta. Maakuntien itsensä tehtäväksi jäisi valtionosuuksien käytöstä päättäminen ja varojen kohdentaminen eri toimialojensa kesken.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta vastustaa alueellisen tienpidon siirtämistä maakuntien vastuulle.

Yleisperustelut

Maakuntalakiluonnoksella olisi toteutuessaan negatiiviset vaikutukset koko liikennejärjestelmän yhtenäisyyteen ja toimivuuteen sekä erityisesti tieverkoston palvelutasoon, mikä heijastuisi negatiivisesti myös liikenneturvallisuuteen ja myös logistiikkajärjestelmän toimivuuteen sekä siten elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Lakiluonnoksella olisi toteutuessaan myös negatiivisia vaikutuksia infra-alan yritysten toimintaedellytyksiin.

Yksityiskohtaiset perustelut

Liikennepolitiikan toimijoiden roolit

Liikenne- ja viestintäministeriö on 3. marraskuuta 2016 asettanut työryhmän, jonka tehtävänä on laatia esiselvitys liikenteen ja viestinnän viranomaistoimintojen uudelleen organisoinnista. Esiselvitys koskee Liikennevirastoa, Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Viestintävirastoa.

Samaan aikaan käynnissä on selvitys valtion liikenneverkkoyhtiöstä (LIVE Oy).

Alueellisesta tienpidosta päättäminen ilman lopullisia tietoja liikenteeseen liittyvien toimintojen hoitamisesta, ei tällä hetkellä ole järkevää.

Mikäli alueellisesta tienpidosta päätettäisiin jo nyt, sitoisi se liikaa käsiä tulevilta päätöksiltä (viranomaistoimintojen uudelleen organisointi, LIVE Oy). Edelleen, mikäli alueellisesta tienpidosta päätettäisiin jo nyt, jäisi moni keskeinen asia ilmaan. Kuka hoitaa tienpitoon liittyvät viranomaistehtävät, Liikennevirasto, Trafi, mahdollisesti perustettava uusi virasto vai maakunta? Mikä on eduskunnan rooli päätöksenteossa? Mikä taho vastaa valtakunnallisten kehittämishankkeiden suunnitteluttamisesta, tilaamisesta ja rakennuttamisesta?

Liikenneverkon yhtenäisyys

Liikenneverkko koostuu teistä ja kaduista, radoista, vesiväylistä sekä lentoliikenneyhteyksistä. Päätöksenteon eriyttäminen yhden liikennemuodon osalta maakunnille muun päätöksenteon jäädessä valtiolle, on askel väärään suuntaan. Tästä eittämättä kärsivät yritysten logistiset yhteydet ja palvelutaso.

Jotta liikennepolitiikalle asetetut kunnianhimoiset tavoitteet (mm. digitaalisuus, päästövähennykset, asiakaskeskeisyys, yms.) saadaan toteutetuiksi, tarvitaan voimakasta koordinoitua ja omistajaohjausta kaikki liikennemuodot käsittävän koko liikenneverkon osalta.

Tieinfrastruktuurin rahoitus

Maakuntalakiluonnoksen mukaan varat tienpitoon tulisivat maakunnille valtion yleiskatteellisena rahoituksena.

Tienpito koostuu kolmesta osasta. Päivittäishoidon tarkoituksena on taata sovittu ja tasainen palvelutaso sekä varmistaa turvallinen liikkuminen. Ylläpitoon puolestaan kuuluu pienehköt esim. liikenteen sujuvuutta tai liikenneturvallisuutta parantavat hankkeet. Päivittäishoitoa ja ylläpitoa kutsutaan usein yhteisellä nimellä perusväylänpito. Kehittäminen puolestaan koostuu suuremmista tieinvestoinneista, vaikkapa kokonaan uusien yhteysvälien rakentamisesta.

Tällä hetkellä pääosa – jopa yli 95 % – alueille kohdistetusta perusväylänpidon rahoituksesta käytetään tiestön kunnossapitoon, jonka tehtävänä on taata sovittu ja tasainen palvelutaso sekä varmistaa turvallinen liikkuminen. Ylläpitoon eli pienehköihin alueellisiin investointeihin on näin ollen jäänyt keskimäärin alle 5 % alueelle kohdistetuista määrärahoista. Varsinaiset kehittämishankkeet päätetään maan hallituksen toimesta ja rahoitetaan valtion budjetin niille varatuilta kehittämismomenteilta.

Mikäli määrärahat jaettaisiin yleiskatteellisena maakunnille ja määrärahojen kohdentamisesta päättäminen jätettäisiin maakuntien itsensä päätettäväksi, häviäisi tieverkoston kokonaiskoordinointi täysin. Kokonaisvastuu jakautuisi 18 maakuntaan, joista kukin itsenäisesti päättäisi, kuinka paljon se satsaa perusväylänpitoon ja kuinka paljon puolestaan maakunnan omiin, sinänsä tärkeisiin tieinvestointeihin.

Jopa naapurimaakuntien näkemykset priorisoitavista pääväylistä ja niille kohdistettavasta rahoituksesta saattavat erota toisistaan, mikä on omiaan aiheuttamaan epäjatkuvuutta verkoston palvelutasossa. Tällä on negatiivinen vaikutus elinkeinoelämän logistiseen kilpailukykyyn. Palvelutasovaihtelun lisäksi maakunnasta toiseen vaihtelevalla toimenpiteiden priorisoinnilla ja keskenään erilaisella väylien hoitoluokituksilla olisi vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Tilaaajaosaamisen varmistaminen

Valtion liikenneviranomaiseen kohdistuneet tehostamistoimet ovat vuosituhannen vaihteen jälkeen pienentäneet merkittävästi liikenneviranomaisen henkilöresursseja. Liikenteeseen liittyviä viranomaistehtäviä hoidetaan tällä hetkellä Liikenneviraston lisäksi yhdeksässä kaikkiaan viidestätoista ELY-keskuksesta. Osa tehtävistä, kuten maanteiden hoidon ja ylläpidon hankinnat sekä tiestö- ja liikennetietopalvelut on keskitetty pääosin neljän ELY:n hoidettaviksi. Suurista investoinneista on puolestaan vastannut Liikennevirasto keskitetysti.

Tienpidon tehtävien jakautuminen 18 maakuntaan aiheuttaisi sen, että nykyisistä tie- ja liikennealan asiantuntijoista ei yksinkertaisesti riittäisi kunkin maakunnan palveluk-

seen, kun Liikennevirastoonkin on hankala saada riittävää määrää kokenutta projektihenkilöstöä.

Infra-alan yritysten toimintaedellytykset

Tilaaajaosaamisella on suora korrelaatio infra-alan yritysten toimintaedellytyksiin. Tälläkin hetkellä, vaikka maanteiden hoidon ja ylläpidon hankinnat on keskitetty neljän ELY-keskuksen hoidettavaksi, hankintamenetelmissä ja toimintatavoissa on alueellisia eroja. Mikä olisikaan tilanne hankintojen jakautuessa 18 maakunnan tehtäväksi?

Infra-alan palveluntuottajat toimivat usein valtakunnallisesti. Tilanne, jossa yhdellä alueella toimitaan eri pelisäännöillä kuin toisella, lisää tehottomuutta ja hukkaa aiheuttaen ylimääräisiä kustannuksia tilaajalle ja loppukädessä veronmaksajalle.

Tilanne, jossa vaikkapa mittava tieinvestointi jakautuu alueellisesti kolmen maakunnan alueelle, näyttäytyy lakiehdotuksen valossa erittäin haastavalta. Mikä taho vastaa hankkeen kokonaiskoordinoinnista? Tekeekö yhden maakunnan alueella sijaitsevan hankkeen osan osalta viranomaispäätökset yksi henkilö ja toisen maakunnan alueella sijaitsevan hankkeen osan osalta toinen henkilö? Kuinka infra-alan palveluntarjoajat voivat pysyä perässä alati muuttuvista yhteistyötahoista?

Infrastruktuurihankkeet ovat projekteja, joissa suunnittelun ja eri työvaiheiden saumaton yhteensovittaminen on ehdoton edellytys hankkeen onnistumiselle niin ajallisesti, laadullisesti kuin kustannustenkin kannalta.

Maakuntalakiluonnokseen kirjattu malli tienpidon siirtämisestä maakuntien vastuulle johtaisi liikennemuotojen entistä suurempaan eriytymiseen ja maakuntakohtaiseen optimointiin, mikä on koko liikenneverkoston kannalta osaoptimointia. Verkosto ei yksinkertaisesti toimi osaoptimoinnilla, vaan edellyttää kokaisoptimointia ja määrätietoista ohjausta.

Valtion tieverkon omistuksen, ylläpidon ja kehittämisen tulee jatkossakin olla osa valtakunnallista liikennejärjestelmää, jonka kokonaisvastuullisen koordinoinnin tulee tiukasti olla valtio-omistajan vastuulla. Silloin säilytämme yritysten tietämyksen logististen ketjujen rakentamiseen myös eri liikennemuotoja käyttäen.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukuntaa LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Kunnioittaen



Logistiikka-asiakkaiden Neuvottelukuntaa

Kyösti Orre
Pääsihteeri