

22.11.2018

Lausuntoyhteenveto: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla lähetettiin 19.10.2018 lausuntokierrokselle. Lausuntoja pyydettiin laajasti eri tahoilta, minkä lisäksi esitys oli vapaasti kommentoitavana lausuntopalvelu.fi -portaalissa. Lausuntojen määräpäivä oli 14.11.2018. Vastauksia saatiin 21.11.2018 mennessä yhteensä 57.

Yhteenveto

Useat lausunnonantajat pitivät hallituksen esityksen antamista perusteltuna. Kannatettavana nähtiin erityisesti maantieverkon omistajuuden ja rahoituksen sekä toiminnan ohjauksen säilyttäminen valtiolla. Myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmista esitettyjä säännöksiä pidettiin tarkoituksenmukaisina.

Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota eri toimijoiden välisiin suhteisiin ja nykyisen toimijakentän hajoamiseen. Monissa lausunnoissa esitettiin huoli hallinnollisten kustannusten kasvamisesta ja resurssien riittävyydestä. Lausunnonantajat korostivat tarvetta tiedonkulun varmistamiseen eri organisaatioiden välillä.

Lausunnoissa korostettiin myös sitä, että liikennejärjestelmän kokonaisvaltainen toimivuus edellyttää yhteensovittamista kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa. Erityisesti asiaan kiinnittivät huomiota Suomen Kuntaliitto ja kaupungit. Lisäksi esitettiin, että valtion osallistuminen kaupungin maankäytöstä johtuvien hankkeiden kustannuksiin olisi jatkossakin välttämätöntä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi tukea kunnan suunnittelutyötä ja mahdollistaa ja luoda edellytyksiä kunnan tavoitteelliselle kaavoitustyölle, eikä rajoittaa kunnan päätösvaltaa maankäytön asioissa.

Osa lausunnonantajista ei pitänyt Valtion lupa- ja valvontavirastoa sopivana viranomaisena toimimaan yksityistieasioissa, koska niillä ei ole liityntäpintaa viraston muihin toimialoihin. Lausunnonantajien mukaan Valtion lupa- ja valvontavirastossa ei ole riittäviä resursseja näiden tehtävien hoitamiseen. Esitettiin, että jos yksityistieihin liittyviä tehtäviä siirretään Valtion lupa- ja valvontaviraston vastuulle, tulisi varmistaa, että siellä on tarvittavat henkilöstöresurssit ja osaaminen.

Henkilöstöjärjestöt suhtautuivat kriittisesti siihen, että henkilöstösiirrot Liikenteenohjausyhtiöön ja Väylävirastoon eivät toteudu samanaikaisesti, mikä vaarantaa niiden mukaan henkilöstön yhdenvertaisuuden. Henkilöstöjärjestöt olivat huolissaan myös osaamisen säilymisestä ja henkilöstöresurssien riittävyydestä virastoissa.

Saadut lausunnot

1. Ministeriöt

1.1. Maa- ja metsätalousministeriö

Maa- ja metsätalousministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

1.2. Oikeusministeriö

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 99 b §:n mukaiseen tehtävien siirtoon yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle. Sen mukaan säännöksen perusteluja tulisi täsmentää määrittelemällä tarkemmin siirrettävien tehtävien sisällön ja palveluntarjoajan. Oikeusministeriö toteaa lisäksi, että lakiehdotusten tiedoksianto ja kuuluttamista koskevat säännökset tulee muuttaa vuoden 2019 aikana vastaamaan oikeusministeriön valmistelemaa kuulutuslainsäädännön uudistusta, joka tulee voimaan vuoden 2020 alusta.

1.3. Puolustusministeriö

Puolustusministeriö suhtautuu myönteisesti liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 15 I ja 100 §:ään, jotka sisältävät säännökset varautumisesta häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin sekä niiden huomioimisesta tienpidon sopimuksessa. Puolustusministeriö esittää lisäksi täydennystä 15 I §:n perusteluihin, joka koskee Puolustusvoimien raskaiden ajoneuvojen kuljettamisesta teillä, joilla ei muutoin ole kaupallista liikennettä. Puolustusministeriö ehdottaa täydennystä myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 101 a §:ää koskeviin perusteluihin salassa pidettävän tiedon luovuttamisen osalta. Nämä muutosesitykset sisällytettiin esitykseen.

1.4. Sisäministeriö

Sisäministeriöllä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

1.5. Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeriö esittää lausunnossaan eräitä teknisiä korjauksia esityksen vaikutusten arviointiin sekä lakiehdotuksiin ja niiden perusteluihin. Lisäksi valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota siihen, että voimaanpanolain pykälien tulisi vastata muita maakuntauudistusta koskevia hallituksen esityksiä (HE 15/2017 vp ja HE 14/2018 vp). Valtiovarainministeriön pyynnöstä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sisällytettiin erillinen pykälä ELY-keskuksista Väylävirastoon siirtyvistä tehtävistä.

1.6. Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriö esittää joitakin teknisiä korjauksia lakiehdotuksiin ja perusteluihin. Muilta osin sillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

2. Virastot ja laitokset

2.1. Huoltovarmuuskeskus

Huoltovarmuuskeskus toteaa, että liikennehallintoa uudelleen organisoitaessa varautumista koskevat velvoitteet siirtyvät uusia organisaatioita koskevaan lainsäädäntöön nykytilannetta vastaavalla tavalla. Varautumisen käytännön toimeenpanossa on kiinnitettävä huomiota organisaatioiden ja vastuiden rajapintoihin. Samoin tiedon kulku on varmistettava sekä näiden organisaatioiden välillä että logistiikan varautumisen kannalta relevantteihin elinkeinoelämän ja hallinnon toimijoihin.

2.2. Liikennevirasto

Liikennevirasto pitää esitystä kannatettavana.

2.3. Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää esitystä kannatettavana. Lisäksi se esittää joitakin teknisiä korjauksia esitykseen.

2.4. Maanmittauslaitos

Maanmittauslaitos pitää hallituksen esityksessä ehdotettuja muutoksia tarkoituksenmukaisina. Sen mukaan on kannatettavaa muuttaa esimerkiksi yksityinen tie muotoon yksityistie uuden yksityistielain mukaisesti. Maanmittauslaitos kuitenkin huomauttaa, että liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 108 a §:ssä tarkoitettua maantierekisteriä olisi tarpeellista kehittää yhteiskäyttöiseksi kiinteistötietojärjestelmän kanssa. Maanteiden omistusyksiköiden liittäminen teknisen rajapinnan kautta osaksi tätä rekisteriä olisi tarkoituksenmukaista. Lisäksi sähköisen viestinnän palveluista annetun lain 234 §:n 3 momenttia olisi laajennettava koskemaan myös kiinteistönmuodostamislaisissa tarkoitettuja rasitealueita, yksityistielaisissa tarkoitettuja yksityisteitä ja vastaavia käyttöoikeusyksiköitä.

2.5. Oikeuskanslerinvirasto

Oikeuskanslerinvirasto esittää lausunnossaan, että yksityiskohtaisissa perusteluissa käsiteltyä esityksen suhdetta perustuslakiin tulisi täsmentää. Sen mukaan tulisi eritellä, mitkä esityksen säännökset sisältävät julkisten hallintotehtävien siirtämistä muille kuin viranomaisille ja millä perusteilla ne ovat perustuslain mukaisia.

2.6. Poliisihallitus

Poliisihallitus pitää tärkeänä, että rahoituksen riittävyys ja hyväkuntoisiin teihin liittyvä yhdenvertaisuus määritellään lain voimaan tullessa sopimuksilla. Poliisihallitus huomauttaa lisäksi toimijoiden muuttumiseen todennäköisesti liittyvistä alkuvaikeuksista.

2.7. Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitoksella ei ollut lausuttavaa esityksestä.

2.8. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

3. Aluehallintovirastot

3.1. Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston mukaan esityksessä on joiltain osin tarvetta täsmentää säännöksiä, joilla yksityistielain mukaisia tehtäviä siirretään Valtion lupa- ja valvontavirastolle. Lisäksi se huomauttaa, että Valtion lupa- ja valvontavirastolle ei ole suunniteltu lisäresursseja näitä siirtyviä tehtäviä varten.

4. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

4.1. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Pirkanmaan ELY-keskus pitää perusteltuna maantieverkon omistajuuden ja rahoituksen sekä toiminnan ohjauksen säilyttämistä valtiolla. Se pitää myös kannatettavana esitettyä maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sekä maakuntakohtaista tienpidon rahoituksen käytön suunnittelua ja tienpidon suunnitelmien laatimista. Pirkanmaan ELY-keskus suhtautuu kuitenkin kriittisesti siihen, että maakunnille tulisi tehtäväksi sellaista tienpitotehtäviin liittyvää hallinnollista työtä, jota ei toistaiseksi tehdä missään, mikä aiheuttaa rahoituksen järjestämiseen ja resurssien riittävyyteen liittyviä haasteita. Pirkanmaan ELY-keskuksen mukaan myös rahan kohdentaminen saattaa aiheuttaa ongelmia joidenkin maakuntien pienen koon vuoksi.

4.2. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan tällä hallituksen esityksellä Valtion lupa- ja valvontavirastoon siirrettäviksi esitetyillä tehtävillä ei voida nähdä olevan liityntäpintoja Valtion lupa- ja valvontaviraston toimialoihin.

5. Maakuntien liitot

5.1. Etelä-Karjalan liitto

Etelä-Karjalan liitto esittää, että lentopaikkoja koskevan määrärahan jakoperusteet tulisi määritellä ainakin pykälän perusteluissa. Lisäksi sen mukaan Saimaan kanavan vuokra-alueen osalta tulee tarkentaa, että valtio osallistuisi rahoituksella pelastustoimessa tarvittavan valmiuden ylläpitämiseen ja häiriötilanteiden hoitamiseen. Myös palvelukohteiden opasteiden lupia koskevien tehtävien siirtäminen Väylävirastolta maakunnalle tai tienpitoalueelle tulisi mahdollistaa.

5.2. Etelä-Savon maakuntaliitto

Etelä-Savon maakuntaliitto esittää lausunnossaan joitakin muutoksia lakiehdotuksiin. Maakuntaliitto ehdottaa, että Väylävirastosta annetun lain 6 §:ssä säädetty tehtävien siirtäminen tulisi ulottaa myös palvelukohteiden opasteiden lupa-asioihin. Lisäksi sen mukaan ilmailulain 76 §:n perusteluita tulisi täydentää täsmentämällä määrärahan jakoperusteita.

5.3. Hämeen liitto

Hämeen liitto viittaa keväällä maantielain muuttamisesta antamaansa lausuntoon. Hämeen liitto huomauttaa, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistus eriyttää väylänpidon ja liikennejärjestelmäsuunnittelun sekä lupa- ja valvonta-asiat. Liitto korostaa, että eri viranomaistahojen yhteistyö on sen vuoksi erittäin tärkeää. Hämeen liiton mukaan maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan liian alisteinen valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle, sillä maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi ensisijaisesti pohjautua maakunnan omaan tilanneanalyysiin ja alueellisista oloista johtuviin tarpeisiin. Sen asemaa tulisi siten vahvistaa. Hämeen liitto esittää lisäksi lausunnossaan, että myös tienpitoalue voisi vastata maakunnan ja tienpitoalueen yhteistyösopimukseen perustuvan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman laatimisesta.

5.4. Keski-Pohjanmaan liitto

Keski-Pohjanmaan liitto pitää esitystä rakenteeltaan ja sisällöltään asianmukaisesti valmisteltuna.

5.5. Kymenlaakson liitto

Valtiolla säilyy yhä maantieverkoston omistajuus ja tienpitäjän vastuu maantieverkosta. Tulevat maakunnat hoitaisivat yksityisteiden ja liikkumisen ohjauksen valtionavustustehtäviä. Tämä mahdollistaa ihmisten liikkumistapoihin vaikuttamisen edistämällä kävelyä ja pyöräilyä omalla alueella. Se toisi uudenlaisen keinon pyrkiä vahvistamaan kestävien liikkumismuotojen osuutta maakunnassa. Kestävän liikkumisen edistämisen kannalta on erittäin hyvä, että rautatieliikenne on lisätty maakuntien toimivaltaan. Kyseinen toimivalta avaa mahdollisuuksia hakea alueelliseen junaliikenteeseen parhaiten sopivia maakunnan asukkaita palvelevia ratkaisuja.

Kymenlaakson liitto pitää tärkeänä, että tienpidon rahoituksen raamit ja suuntaaminen määritellään uutena laadittavassa tiedonpidon ja liikenteen suunnitelmassa valtuustokausittain. Asiakirja toimii pohjana neuvoteltaessa vuosittain tienpidon sopimuksista. Kymenlaakson liitto katsoo, että

neuvottelussa maakunnilla tulee olla todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa määrärahojen jakaantumiseen ja kohdentumiseen.

5.6. Pirkanmaan liitto

Pirkanmaan liitto pitää kannatettavana esitettyä Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston välistä tehtäväjakoja, jolla väylänpito ja varsinaiset viranomaistehtävät eriytetään nykyistä selkeämmin. Pirkanmaan liitto korostaa, että valtion liikennehallinnon ja maakuntien välisen vuorovaikutuksen tulee olla mahdollisimman selkeää. Sen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön tulisi osallistua suoraan maakuntakaavoitusprosessiin, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan, liikennejärjestelmätyöhön ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöhön. Pirkanmaan liitto esittää, että Liikenne- ja viestintäministeriön ohjaisi maakuntia, ja virastot toimisivat ennen kaikkea maakuntia tukevissa asiantuntijaroleissa. Lisäksi maantien suunnittelussa yleis- ja tiesuunnittelun tulisi perustua oikeusvaikutteiseen maakuntakaavaan, eikä vain yleistasoisesti alueiden käytön suunnitteluun.

5.7. Pohjanmaan liitto

Pohjanmaan liiton mukaan esitys tukee liikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehittämistä ja eri liikennemuotojen yhteensovittamista. Pohjanmaan liitto kuitenkin huomauttaa, että esityksestä voi seurata maakunnille lisää hallinnollista taakkaa ja tehtäviä. Sen vuoksi se pitää kyseenalaisena, että maakunnille ei osoiteta tähän liittyviä lisäresursseja. Pohjanmaan liiton mukaan sekä taloudelliset ja henkilöstöresurssit ovat riittämättömät. Jos liikennepuolen henkilöresursseihin ei saada maakunnissa muutoksia, Pohjanmaan liiton mukaan nykyisten toimintamallien tulee muuttua merkittävästi. Se korostaa myös vuorovaikutuksen ja yhteistyön merkitystä.

Pohjanmaan liiton mukaan liikennesektorin pilkkominen useaan eri toimijaan saattaa myös asiakasnäkökulmasta näyttäytyä epäselvänä, minkä vuoksi eri virastojen roolien ja tehtävien tulisi olla selkeästi määritelty laissa. Pohjanmaan liitto pitää kannatettavana, että liikenne- ja viestintäministeriö ottaisi liikennejärjestelmätyössä ohjaavan roolin ja muut valtion virastot osallistuvan asiantuntijan roolin.

5.8. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pohjois-Karjalan pitää tärkeänä maakuntaudistuksen täytäntöönpanoa ja liikennetehtävien siirtämistä maakuntien hoidettavaksi. Se pitää tarkoituksenmukaisina myös ELY-keskusten liikennevastuualueilta maakuntiin tehtäviä henkilöstö- ja omaisuussirtoja. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto painottaa lausunnossaan maakuntien itsehallintoa ja korostaa, että sen tulisi näkyä esitettyä paremmin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että tienpidon sopimukseen sisällytetään jokaista maakuntaa koskeva erillinen osa tilanteessa, jossa tienpitoalueen muodostaa useampi maakunta yhdessä. Lisäksi se pitää tärkeänä, että maakunta voi toimia halutessaan myös toimivaltaisena viranomaisena henkilöliikenneasioissa. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että jatkossa annettaisiin suositus maakunnan julkiseen henkilöliikenteeseen ohjattavasta minimitasosta. Maakunnalle tulisi lisäksi antaa suositus minimitasosta, jonka maakunta ohjaa tienpitoon mutta maakunnalla olisi itsehallinnon mukaisesti mahdollisuus käyttää harkinnan perusteella yleiskatteellista rahoitusta myös esitystä enemmän maakunnan tienpitoon.

5.9. Pohjois-Pohjanmaan liitto

Pohjois-Pohjanmaan liitto pitää esitettyä liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta kannatettavana ja tarkoituksenmukaisena. Pohjois-Pohjanmaan liitto kuitenkin huomauttaa, että esityksessä ei ole riittävästi otettu huomioon muuttuvasta työnjaosta aiheutuvia resurssi- ja osaamistarpeita maakunnissa. Sen mukaan valtakunnalliset yhteen toimipisteeseen keskitetyt erikoistumistehtävät ja niitä hoitava henkilöstö olisi selkeintä keskittää tienpitäjälle, mikä mahdollistaisi alueellisten näkökulmien huomioon ottamisen. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan liitto korostaa, että maakunnilla tulisi

olla todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa määrärahojen jakautumiseen ja kohdentumiseen vuosittaisissa tienpidon sopimusneuvotteluissa.

5.10. Satakuntaliitto

Satakuntaliitto kannattaa esitettyä Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväjakoa liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisessa. Satakuntaliitto suhtautuu myönteisesti siihen, että virastot tulisivat osallistumaan asiantuntijaroolissa myös maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen yhdessä maakuntien kanssa. Satakuntaliitto korostaa lisäksi, että maakunnilla tulee olla todellisia mahdollisuuksia vaikuttaa määrärahojen jakautumiseen ja kohdentumiseen tienpidon sopimuksista neuvoteltaessa. Maantien suunnittelussa yleis- ja tiesuunnittelun tulee myös perustua oikeusvaikutteiseen maakuntakaavaan, eikä vain yleistasoisesti alueiden käytön suunnitteluun.

6. Kaupungit

6.1. Espoon kaupunki

Espoon kaupunki pitää esityksessä myönteisenä sitä, että esitetty liikennejärjestelmäsuunnittelu parhaimmillaan lisäisi avoimuutta ja vaikuttamismahdollisuuksia liikennejärjestelmän kehittämistä koskevissa menettelyissä. Espoon kaupunki suhtautuu kuitenkin kriittisesti siihen, että tehtäviä ja resursseja hajautetaan eri organisaatioille.

6.2. Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunki suhtautuu maakuntauudistukseen varauksellisesti. Uudistus ei sen mukaan huomioi Helsingin erityistä asemaa maan pääkaupunkina, pääkaupungin ja metropolialueen ja muiden suurten kaupunkiseutujen erityispiirteitä eikä metropolialueen tai kaupunkiseutujen merkitystä Suomelle ja sen taloudelle. Lainvalmistelussa ei ole riittävällä tavalla otettu huomioon vaikutuksia, jotka kohdistuvat Uudellamaalla yli neljäsosaan maan koko väestöstä.

Valtion osallistuminen ns. kaupungin maankäytöstä johtuvien hankkeiden kustannuksiin on jatkossakin välttämätöntä. Uuden maankäytön keskittäminen yhdyskuntarakenteen kannalta tiiviisti ja keskeisten liikenneyhteyksien varteen on kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämisen johtava periaate, johon valtiokin on useissa strategioissaan sitoutunut. Samalla tulee kuitenkin huomioida, että tiiviillä kaupunkiseuduilla vaatimukset liikenneverkolle ovat moninaiset ja niitä joudutaan sovittamaan yhteen erittäin haasteellisissa tilanteissa usein hyvin yksityiskohtaisella tasolla. Mikäli maakuntauudistus toteutuu, ei valtion, maakunnan, kuntien ja kaupunkien sekä muiden alueellisten toimijoiden velvoitetta tiiviille yhteistyölle liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta voi olla liikaa korostamatta.

Helsingin kaupunki toteaa, että tienpidon rahoituksen kohdentamisessa maakuntien kesken ja maakunnissa tulisi nykyistä voimakkaammin ottaa huomioon maanteiden liikennemäärät (tavara-, joukko- ja autoliikenne) ja merkitys muun muassa koko maan elinkeinoelämän toimivuuden kannalta.

Helsingin kaupunki toteaa, että mahdolliset uudet rautatiehankkeet sekä nyt esitetty maakunnan toimiminen palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena eivät saa vaarantaa pääkaupunkiseudun lähiliikenteen tai Etelä-Suomen taajamaliikenteen toimivuutta. Kaikki mahdolliset uudet hankkeet ja lisäliikenne on jo suunnitteluvaiheessa koordinoitava yhdessä HSL:n ja Helsingin kaupungin kanssa. Siten laissa esitetyt yhteistyövelvoitteet ovat erittäin perusteltuja.

6.3. Kouvolan kaupunki

Kouvolan kaupunki painottaa lausunnossaan yhteistyön tärkeyttä eri toimijoiden välillä. Sen mukaan vuoropuhelua tulisi tietyissä tapauksissa käydä asianomaisen maakunnan lisäksi naapurimaakunnan ja naapurimaakunnan suurten kaupunkien kanssa. Kouvolan kaupunki korostaa kaupunkien tarvetta

saada osallistua suunnittelutyöhön aktiivisesti myös omaa kotimaakuntaansa laajemmalla alueella. Se esittää, että suurimmat kaupungit ja maakuntakeskukset tulisi esitystä laajemmin ottaa ylimaakunnallisesti mukaan valtuustokausittaisten tienpidon ja liikenteen suunnitelmien valmisteluun, millä voitaisiin varmistaa yhteiskuntataloudellisesti merkittävien toimenpiteiden oikea-aikainen suunnittelu ja toteutus.

6.4. Lappeenrannan kaupunki

Lappeenrannan kaupunki kiinnittää lausunnossaan huomiota käytettävissä olevien resurssien jakamiseen. Sen mukaan riski alueelliseen osaoptimointiin kasvaa, koska suunnittelu- ja tienpidon toteutusalueiden koko puolittuu liikennesuunnittelu- ja tienhoitovastuun siirtyessä ELY-keskuksilta maakunnille. Lappeenrannan kaupungin mukaan tähän sisältyy myös riski siitä, että hallinnolliset tehtävät vievät yhä suuremman osan liikennemäärärahoista.

Lappeenrannan kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että yhteisymmärryksen syntyminen maakuntien keskuskaupunkien ja pienten kuntien välillä ei saisi perusteettomasti kasvattaa kustannuksia ja osa päätöksistä tulisi voida tehdä määräenemmistöllä.

Lappeenrannan kaupunki huomauttaa, että esityksen henkilöstövaikutusarvioinnista ei tule selväksi, mikä on palkkojen harmonisoinnin aiheuttama kustannusvaikutus ja luoko uudistus pidemmällä aikavälillä kustannussäästöjä.

6.5. Porin kaupunki

Porin kaupunki pitää esitystä toteuttamiskelpoisena. Sen mukaan erityisesti tulee huolehtia rahoituksen riittävydestä ja siitä, ettei kunnille aiheuteta lisää kustannuksia. Lisäksi Porin kaupunki huomauttaa, että joukkoliikenteen ja henkilöliikenteen suunnittelu- ja hankintayhteistyö voi muodostua erityiseksi haasteeksi, kun maakunnan vastuulle siirtyvät sosiaalitoimen järjestämät henkilökuljetukset ja avoin joukkoliikenne, mutta koulukuljetukset jäävät kuntien vastuulle. Pääosa avoimen joukkoliikenteen hankinnoista kohdistuu kuntien koulukuljetuksia palvelemaan liikenteeseen. Nämä ovat tyypillisesti yhteishankintoja kuntien ja nykyisin ELY-keskusten välillä. Porin kaupunki painottaa osapuolten välisen tehtäväjaon selkeyden tärkeyttä.

6.6. Tampereen kaupunki

Tampereen kaupunki kiinnittää huomiota siihen, että valtion henkilöstön jakautuminen useaan eri virastoon ei saisi hankaloittaa yhteistyötä kuntien kanssa. Tampereen kaupunki näkee tehtävien ja vastuiden jakautumisen monelle taholle riskinä, sillä se voi johtaa työryhmien osallistujamäärien kasvamiseen ja päätöksenteon kankeuteen. Tampereen kaupunki esittää lisäksi useisiin säännöksiin muutoksia kuntien roolin kasvattamiseksi.

6.7. Vantaan kaupunki

Vantaan kaupunki pitää kannatettavana, että esityksellä ei säädetä kaupunkiseuduilla tehtävästä liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Sen mukaan on myönteistä, että kaupunkien ja Kuntaliiton aiemmin antamissa lausunnoissa esitetyt liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvät näkökohdat on otettu paremmin huomioon tässä esityksessä, sillä esitys näyttäisi mahdollistavan kaupunkiseutujen kehittymisen liikennejärjestelmän osalta maakuntien perustamisesta huolimatta. Vantaan kaupunki painottaa eri toimijoiden välisen yhteistyön jatkuvuuden tärkeyttä.

7. Yritykset ja yhdistykset

7.1. Finavia Oyj

Finavia huomauttaa, että lentoliikenteen julkista palveluvelvoitetta ei ole määritelty kovin konkreettisesti eikä säännöllisen reittiliikenteen kriteereitä kovin yksityiskohtaisesti. Sen vuoksi Finavia pitää tärkeänä sen varmistamista, että soveltamiskäytäntö pysyy yhdenmukaisena, mikäli maakunnat päättävät jatkossa lentoliikenteen julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta.

7.2. Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL) huomauttaa, että ehdotus maakunnan vapaaehtoisasemasta toimia toimivaltaisena julkisen liikenteen viranomaisena on HSL:n näkemyksen mukaan PSA:n (1370/2007/EU, Palvelusopimusasetus) vuoksi omiaan huonontamaan maakuntaan kuuluvan kunnan mahdollisuuksia järjestää joukkoliikennettä. Näin voisi käydä esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, jos yksittäinen kunta haluaisi rahoittaa asukkailleen järjestettäviä joukkoliikennepalveluita, mutta maakunta ei ole ottanut toimivaltaisen joukko-liikenneviranomaisen tehtävää itselleen.

HSL huomauttaa myös, että rautatieliikennettä koskevan toimivallan siirrolla saattaa olla selkeitä vaikutuksia käytössä olevaan ratakapasiteettiin. Ratakapasiteetin riittävyys voi muodostua ongelmalliseksi, kun maakunnat saavat säännöksen myötä mahdollisuuden järjestää rajansa ylittävää liikennettä. Lisäksi HSL korostaa, että on erittäin tärkeää, että hallituksen esityksessä kuvailtu viranomaisten välinen yhteistyö toteutuu. Näin ollen lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä otettu säännös ennakkoneuvottelumenettelystä on tarpeellinen.

HSL on lisäksi kiinnittänyt huomiota uuteen rahoitusmalliin, jonka myötä julkisen liikenteen palveluiden ostorahat jatkossa osoitettaisiin yleiskatteelliselle rahoitusmomentille. Tämä on omiaan kaventamaan rahoitusta, joka jatkossa osoitetaan julkiselle liikenteelle. Julkiselle liikenteelle osoitetun rahoituksen kaventuminen on puolestaan ristiriidassa hallituksen esityksessä mainittujen tavoitteiden kanssa, joita ovat esimerkiksi hiilipäästöjen hillitseminen. Julkisen liikenteen vuorojen vähentyessä yksityisautoilun määrä kasvaa säännönmukaisesti.

7.3. Keskuskauppakamari

Keskuskauppakamari pitää esitykseen tehtyjä täydennyksiä pääosin kannatettavina. Se korostaa, että maakuntaudistuksen toimeenpanossa tulee varmistaa liikenne- ja maankäyttöasioiden toimivuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten ohella se, että liikenteen keskittämisenjärjestelyjen purku ei vaaranna liikenteen korjausvelan vähentämiseen tarvittavia resursseja. Keskuskauppakamarin mukaan on tärkeää, että hallinnolliset kustannukset eivät kasva nykyisestä ja väylien kuntoa seurataan myös alempiasteisella verkolla.

7.4. Julkisanalan koulutettujen neuvottelujärjestö JUKO ry

JUKO suhtautuu esitykseen kriittisesti. Sen mukaan toimivallan jakaminen maakuntien, Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiön välillä pirstaloi nykyisen valtiollisen tienpidon ja henkilöstön eri toimintoihin, mikä saattaa muodostaa esteen henkilöstöresurssien järkevälle käytölle. JUKO esittää myös lausunnossaan, että uudistuksen lähtökohtana ei ole tienpidon kehittäminen, vaan muut arvot, minkä vuoksi tienpitoon liittyvät kysymykset jäävät toissijaisiksi. JUKO korostaa lisäksi tarvetta selvittää tarkemmin se, mitä toimintoja liikennealan osalta on tarkoituksenmukaista siirtää valtakunnallisten prosessien kautta johdettavaksi. JUKO:n näkemys on, että tehokkaimmin tämä kokonaisuus voitaisiin toteuttaa liittämällä ELY-keskusten Liikennevastuualueiden tehtävät ja henkilöstö kokonaan Väylävirastoon.

JUKO esittää lausunnossaan, että kaikki henkilöstösiirrot Liikenteenohjausyhtiöön ja Väylävirastoon tulee tehdä samanaikaisesti eikä vaiheittain, jotta henkilöstön yhdenvertainen asema voidaan turvata. JUKO:n mukaan siirtoihin tulee myös soveltaa yhteistoiminnasta valtion virastoissa ja laitoksissa annettua lakia. Se ei pidä liikenne- ja viestintäministeriössä käytyjä hallinnonalan yhteistoimintaneuvotteluja riittävinä ELY-keskuksista siirtyvän henkilöstön osalta.

JUKO korostaa lisäksi tarvetta neuvotella työehtosopimus Liikenteenohjausyhtiöön sekä tarkastella asiakaspalvelukeskuksessa tapahtuvaa neuvontaa ja sen laajuutta. JUKO:n mukaan lakiin tulisi myös kirjata, että ELY-keskuksista maakuntiin siirtyvän henkilöstön palkka on siirtymähetkellä täysimääräinen. JUKO esittää myös, että lakiin ei tulisi kirjata yksityiselle palveluntuottajalle oikeutta valmistella kansalaisiin ja yrityksiin vaikuttavia asioita, vaan asia tulisi oikeusturvavasyistä hoitaa nykykäytännön mukaisesti hankintana.

7.5. Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry

JHL:lla ei ole huomautettavaa ELYistä maakuntiin tapahtuviin siirtoihin muilta osin kuin että maakuntiin tulee siirtyä ELYistä palkkausjärjestelmän mukaisella täydellä palkalla hyvää yhteistoimintaa ja liikkeenluovutuksen periaatteita noudattaen.

JHL ehdottaakin, että henkilöstö ELY-keskuksista siirtyy Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön heti sen aloittaessa. Perustelu siirtoaikataulun muuttamiselle on se, että henkilöstöllä tulee olla yhdenvertaiset mahdollisuudet sijoittua uudessa organisaatiossa eritasoisin tehtäviin ja olla alusta asti mukana luomassa organisaatiokulttuuria ja rakentamassa työyhteisöä. Perustetta vasta vuoden 2021 alusta tapahtuville siirroille ei ole.

7.6. Liikenneturva

Liikenneturva korostaa, että esitykseen sisältyvässä pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja maakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on laajasti arvioitava myös liikenneturvallisuuden vaikuttavat asiat. Sen mukaan laaja yhteistoiminta viranomaisten, yritysten ja järjestöjen kesken on kaikilla tasoilla välttämätöntä turvallisuuden edistämiseksi. Liikenneturva toivoo, että maakuntaudistuksella voidaan vielä entisestään parantaa turvallisuusnäkökulman huomioimista kaikissa liikennejärjestelmää koskevissa päätöksissä.

7.7. Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry

MTK suhtautuu kustannustehokkuuden ja asiantuntemuksen näkökulmasta varauksellisesti tienpidon tehtävien jakamista maakuntiin, koska nykyisten ELY-keskusten liikennevastualueiden toimialueet ovat useiden maakuntien laajuisia. Toisaalta MTK kuitenkin pitää tärkeänä paikallisten olosuhteiden tuntemista liikennejärjestelmätyössä. MTK on lisäksi huolissaan yksityisteiden rahoituksen riittävydestä ja esittää vuotuisen yksityistierahoituksen korottamista vähintään sille tasolle, mitä se on korjausvelkaohjelman aikana. MTK painottaa myös maantie- ja ratakiinteistöihin rajautuvien naapurikiinteistöjen aseman turvaamisen arvioimista jatkovalmistelussa. Sen mukaan Väylävirastolle on taattavariittävät mahdollisuudet huomioida todelliset olosuhteet maastossa.

7.8. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

MaRa toteaa, että matkailuelinkeinon kannalta on tärkeää turvata valtion omistuksessa olevan maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja riittävä palvelutaso ja hyvä kunto, vaikka tienpidon tehtävät siirtyvät maakuntaudistuksen myötä maakunnille. Yhtenäisyys voitaisiin turvata asianmukaisella yhteistyöllä valtion ja maakuntien välillä, valtakunnallisella ja maakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja niiden yhteensovittamisella, maakuntien yhteistyöllä enintään yhdeksällä tienpidon alueella ja tienpitoon osoitettavalla riittäväällä rahoituksella.

7.9. Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuus pitää kannatettavana, että maanteiden säilymistä valtion omistuksessa ja Väyläviraston roolia rahoituksen hallinnoinnissa ja tienpidon ohjauksessa. Se tukee myös Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston keskeistä asemaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimisessa. Metsäteollisuus pitää tärkeänä eri toimijoiden välistä vuoropuhelua liikennesektorilla.

Metsäteollisuuden mukaan väylien kunnossapitorahoituksen tason tulisi olla riittävä ja myös alempiasteisesta tieverkosta tulisi huolehtia. Metsäteollisuus huomauttaa siitä, että uudistus lisää hallinnollisia kustannuksia, mikä vähentää tienpidon niukkoja resursseja. Metsäteollisuus pitää lisäksi ongelmallisena, että yksityisteiden rahoitus joutuu kilpailemaan maakunnan muiden rahoituskohteiden kanssa. Se esittää, että ylimääräisten hallinnollisten kustannusten välttämiseksi yksityistieavustukset olisi keskitettävä Väylävirastoon tai Liikenne- ja viestintävirastoon.

7.10. Paikallisliikenneliitto ry

Paikallisliikenneliitto on huolissaan julkisen henkilöliikenteen järjestämisestä ja sen rahoituksesta. Markkinaehtoisten palvelujen runsaan syntymän sijaan on nähtävissä useilla seuduilla palvelujen vähenemistä ja kysytyimmillä yhteysväleillä tiukka kilpailutilanne muuttaa tarjontaa nopeasti. Liikennepalveluja koskevasta maakunta- ja virastouudistuskokonaisuudesta voi Paikallisliikenneliiton mukaan seurata muutosvaiheessa pysähtyneisyyttä ja reagoitakyvyttömyyttä liikennepalvelujen turvaamisessa ja kehittämisessä, kun odotetaan uudistuksen voimaantuloa, eikä haluta lisää uusille organisaatioille velvoitteeksi jääviä sopimuksia. Pitkällä aikavälillä voi seurata toiminnan tehottomuutta ja liikennejärjestelmätöön vaikuttavuuden heikkenemistä. Paikallisliikenneliitto toteaa, että palvelujen rahoituksen yleiskatteellisuus on riski maakuntien liikennepalvelujen tasolle ja toimivien yhteyksien kokonaisuudelle. Liikennepalvelut joutuvat kilpailuasetelmaan maakunnille siirtyvien lakisääteisten ja säästöpainoiden alaisten tehtävien kanssa.

7.11. Paliskuntain yhdistys

Paliskuntain yhdistyksellä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

7.12. Palkansaaajajärjestö Pardia ry

Pardia suhtautuu kriittisesti rahoitus- ja henkilöstöressurssien pirstaloitumiseen. Se pitää ongelmallisena myös maakunta- ja virastouudistuksesta johtuvien tehtävä- ja henkilöstösiirtojen eriaikaista toteuttamista. Pardian mukaan tehtävä- ja henkilöstösiirroista aiheutuvat menot on kompensoitava Väylävirastolle täysimääräisesti ja ELY-keskusten palkkausjärjestelmän käyttöönoton osalta tehtävä poliittinen päätös lisärahoituksesta. Pardia ehdottaa lisäksi yleisperusteluihin siirtyvän henkilöstön asemaa koskevia täydennyksiä.

7.13. Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry toteavat lausunnossaan, että maanteiden tienpitovastuu, rahoitus ja henkilöstöressurit tulisi säilyttää valtiolla, mikä mahdollistaisi tehokkaamman väylähallinnon toiminnan ja liikennemuotojen yhteistyön. Yhdistysten mukaan esityksessä ei tuoda esiin sellaisia synergiaetuja, jotka puoltaisivat alueellisten tienpidon tehtävien siirtämistä maakuntiin. Siirto pikemminkin heikentäisi tienpitoon liittyvien palveluiden yhden luukun periaatetta sekä tienpidon kokonaisuohjausta. Esitetty siirto saattaisi myös aiheuttaa hallinnollista lisätyötä.

Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry pitävät perusteltuna, että maantieverkon omistajuus ja rahoitus sekä toiminnan ohjaus säilyisivät esityksen mukaan kokonaisuudessaan valtiolla.

7.14. Rakli ry

Rakli suhtautuu esitykseen kriittisesti. Sen mukaan uhkana on, että liikennealan tehtävien hajauttaminen useille eri toimijoille kasvattaa hallintorakenteita ja kustannuksia. Rakli kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että alueellisen tienpidon siirtyminen maakuntien vastuulle heikentää tienpitoon liittyvien palveluiden yhden luukun periaatetta. Tehtävien hajauttaminen saattaa myös hankaloittaa asiantuntevan henkilöstön rekrytoimista varsinkin pienissä maakunnissa. Rakli huomauttaa lisäksi, että henkilöstökustannusten nousu on poissa infrastruktuuriin käytettävästä rahoituksesta.

Rakli esittää, että kaupungeilla tulisi olla mahdollisuus osallistua omalla alueellaan sijaitsevien valtakunnallisten väylien kehittämiseen kaikissa suunnitteluvaiheissa.

7.15. Senaatti-kiinteistöt

Senaatti-kiinteistöillä ei ollut lausuttavaa esityksestä.

7.16. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SKAL pitää yhtenäisen palvelutason varmistamista erittäin tärkeänä. Jotta tämä voi toteutua, Väylävirastolle tulee osoittaa riittävät henkilöstö- ja talousresurssit. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota osaamiseen, jotta Väylävirasto kykenee ilman alihankintaa selviytymään päätehtävistään. SKAL pitää lisäksi omavalvontaohjelmien laatimista ja noudattamista tärkeänä.

7.17. Suomen Kuntaliitto ry

Suomen Kuntaliitto pitää tärkeänä, että kuntien asema otetaan huomioon lakiesityksissä. Se ehdottaa useita kuntia koskevia muutoksia ja täsmennyksiä liikennejärjestelmästä- ja maanteistä annettuun lakiin, ratalakiin, ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin.

7.18. Suomen Satamaliitto ry

Suomen Satamaliitolla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

7.19. Suomen Tieyhdistys ry

Suomen Tieyhdistys suhtautuu kriittisesti tienpidon kustannusten ennakoituun nousemiseen. Sen mukaan aiemmat keskittämällä saadut säästöt katoavat uudistuksen myötä. Lisäksi Suomen Tieyhdistys on huolissaan henkilöstön osaamisesta, kun se jakautuu maakuntauudistuksen myötä sekä maakuntiin että Väylävirastoon. Yhdistyksen mukaan uudistus aiheuttaa myös tarvetta valmistella ja koordinoita uusia rajapintoja ja erilaisia yhteensovitettavia suunnitelmia toimijoiden välille. Tämä kaikki vähentää tienpitoon käytettäviä resursseja.

Yksityisteiden osalta Suomen Tieyhdistys pitää tärkeänä, että Valtion lupa- ja valvontavirastolla on toimivalta valvoa kunnan kadunpitovelvollisuutta ja tietyn edellytyksin kutsua tiekunnan kokoukset koolle. Lisäksi sen mukaan on kannatettavaa, että maa- ja metsätalouden osalta on mahdollisuus osallistua käräjäoikeuden istuntoihin ja että laissa säädetään lauttapaikkojen asemasta osana saaristoliikenteen järjestämistä.

7.20. Suomen Vesitieyhdistys ry

Suomen Vesitieyhdistys esittää, että Itä-Suomi nähtäisiin jatkossa yhtenä logistisena kokonaisuutena sisävesiliikenteen osalta. Sen mukaan olisi myös tarpeen määrittää maakuntien kesken joku tietty taho, joka toimisi maakuntien alaisuudessa ja niiden ohjaamana ja joka ottaisi kokonaisvastuun sisävesiliikenteen kehittämisestä. Suomen Vesitieyhdistys korostaa lisäksi, että logistisesti järkevät

yhteydet eri kuljetusmuotojen ja –väylien välillä tulisi huomioida paremmin. Yhteydet sisävesi- ja rannikkosatamiin tulisi huomioida julkisen liikennejärjestelmän suunnittelussa.

7.21. Suomen Yrittäjät ry

Suomen Yrittäjät pitää esitettyä tienpidon mallia pääosin hyvänä. Sen mukaan liikenteen sujuvuutta ja toimivuutta tulee kehittää yritysten toimintaedellytyksiä silmällä pitäen. Suomen Yrittäjät kannattaa mahdollisuutta valmistella liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yhteistyöryhmissä, joissa voi olla mukana myös elinkeinoelämän edustajia. Suomen Yrittäjät kuitenkin esittää, että henkilöstöresurssien ja osaamisen riittävyyden varmistamiseksi yhteistyöalueita tulisi olla vielä vähemmän kuin yhdeksän. Pelkona on, että rahoituksen ja henkilöresurssien jako liian useaan yksikköön lisää kustannuksia ja on siten pois tienpidon rahoituksesta ja laadusta, mikä heikentää yritysten toimintaedellytyksiä. Suomen Yrittäjät myös korostaa tarvetta kiinnittää huomiota liikenneverkon yhtenäisyyden vaalimiseen.

7.22. VR-Yhtymä Oy

VR kannattaa lakiluonnoksen liikennejärjestelmäsuunnittelua koskevia tavoitteita. VR pitää myös hyvänä maakuntien aktiivista osallistumista liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadintaan ja toteuttamiseen. Lisäksi se kannattaa ehdotettuja rataverkon kehittämistä, kunnossapitoa ja investointeja koskevia tavoitteita. VR huomauttaa kuitenkin lausunnossaan, että liikennejärjestelmäsuunnittelun jakautuessa eri toimijoille tulee varmistua siitä, että suunnittelu toteutetaan pitkäjänteisenä kokonaisuutena ilman pirstoutumista. VR:n mukaan kokonaiskustannukset eivät saa nousta eikä rajallisia taloudellisia resursseja saa käyttää hallinnollisiin kustannuksiin. VR korostaa myös, että vaikka maakunnilla olisi toimivalta järjestää alueellista junaliikennettä, siinä tulisi huomioida koko Suomen junaverkon toimivuus.

7.23. YIT Oyj

YIT pitää perusteltuna esitystä säilyttää maantieverkon omistajuus ja rahoitus sekä toiminnan ohjaus kokonaisuudessaan valtiolla. YIT:n mukaan tieverkon yhtenäisyys ja omaisuusarvon säilyminen voitaisiin parhaiten taata säilyttämällä maantieverkon omistajuus, rahoitus ja toiminnan ohjaus yhdellä toimijalla eli valtiolla. YIT esittää, että uudistuksessa tulisi vielä uudelleen harkita alueellisen tienpidon tehtävien sijoituspaikkaa. Valmistelutyössä ei ole tullut esille sellaisia synergiaetuja, jotka puoltaisivat alueellisten tienpidon tehtävien siirtämistä maakuntiin. YIT on lisäksi huolissaan resurssien ja osaamisen riittävyydestä kaikilla 18 maakunnalla. Sen mukaan määrärahojen jakaminen niiden kesken on omiaan aiheuttamaan hallinnollista lisätyötä.

8. Yksityishenkilöt

8.1. Dahlblom Olof

Dahlblom suhtautuu esitykseen kriittisesti. Hänen mukaansa esityksessä ei ole riittävästi arvioitu uudistuksen resurssivaikutuksia. Hän esittää lisäksi useita muutoksia lakiehdotuksiin, joista suuri osa liittyy muuhun kuin maakuntauudistuksen täytäntöönpanoon liikennealalla.