

Lausunto

13.11.2018

Asia: LVM/1139/03/2018

## **Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntaudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntaudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### **Yleiset huomiot esityksestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on 19.10.2018 pyytänyt lausuntoa (LVM/1813/03/2018) luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle maakuntaudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Asia on ollut aikaisemmin lausuttavana kahden erillisen hallituksen esityksen yhteydessä (HE 14/2018 vp ja HE 45/2018 vp). Aikataulusyistä maakuntaudistukseen liittyvät liikennettä koskevat kirjaukset poistettiin edellä mainituista esityksistä. Hylätyt lakiehdotukset ovat osin muutettuina uudestaan lausuntokierroksella.

Ehdotetulla lainsäädännöllä toteutettaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista tehtävien, henkilöstön ja omaisuuden siirrot maakunnille sekä osin Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön. Keskitymme tarkastelussa hallituksen esityksen henkilöstövaikutuksiin.

### **Yleisperustelut**

Palkansaajajärjestö Pardia on antanut asiakokonaisuuteen liittyen vuosien 2017 ja 2018 aikana useita lausuntoja, joissa on kiinnitetty huomiota erityisesti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksissa (ELY) Liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueilla ja osin KEHA-keskuksessa työskentelevien jäsentemme eriarvoiseen asemaan, joka aiheutuu maakuntaudistuksen ja liikennehallinnon muiden uudistusten (virastorakenteen uudistaminen ja liikenteenohjauksen yhtiöittäminen) toteuttamisen eriaikaisuudesta. Perusongelma ei ole poistunut mihinkään.

Näkemyksemme on edelleen, että pääosin valtakunnallisesti keskitettynä hoidettavien tehtävien siirtäminen ei vaaranna ELY-keskusten toimintaa olennaisesti, vaikka tehtävä- ja henkilöstösiirrot Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön toteutettaisiin eriaikaan kuin maakuntauudistus.

Esityksen perusheikkous on edelleen resurssien (rahoitus, henkilöstö) pirstaloituminen. Karu totuus on kirjattu vaikutusten arviointiin sivuilla 40–41: Vuosituhannen alusta alkaen toteutetulla tienpidon toimintojen keskittämisellä saavutettiin noin 20–25 prosentin säästöt (pääasiassa henkilöstömenoissa), joten hajauttamisen kustannusvaikutuksen voitaisiin arvioida olevan jotain tämän suuntaista. Toistamme aiemmin esittämämme vaatimuksen euromääräisen arvion esittämisestä kustannusvaikutuksista, koska valtion talousarvio laaditaan euroina eikä prosentteina.

Perusväylänpidon rahoituksen perustason kerrotaan olevan vuositasolla noin 940 miljoonaa euroa. Perustason päälle tarvittaisiin vähintään noin 200 miljoonaa euroa, jotta korjausvelkaa kyetään vähentämään, hintojen nousua kompensoimaan ja väyläomaisuutta kehittämään (sivu 40).

ELY-keskusten toiminnan aikana tienpidontehtäviin käytetty henkilötyövuosimäärä on pudonnut merkittävästi: vuonna 2010 tienpitotehtävissä oli noin 520 henkilövuotta ja vuoden 2016 alussa enää noin 395 henkilötyövuotta (sivu 46).

Sivulla 43 todetaan, ettei esityksellä ole tunnistettu olevan julkisen sektorin tuottavuutta edistäviä vaikutuksia.

Vaikutusten arvioinnin perusteella voi vetää johtopäätöksen, ettei hallituksen esitys ole linjassa julkisen hallinnon toiminnan tehokkuudelle, taloudellisuudelle, tuottavuudelle ja vaikuttavuudelle asetettujen yleisten vaatimusten kanssa tai aikaan periaatteet eivät uloteta koskemaan tulevia maakuntia. Samanaikaisesti liikenteen palvelu- ja laatutason säilyttämiseen tarvittaisiin mittava lisärahoitus. Dilemma hallituksen esityksen sisällön ja vaikutusten arvioinnin välillä on ilmeinen.

Tienpidon hankinnan hajautumisella neljältä suuralueelta maakuntiin ennakoidaan olevan vaikutuksia toimialan yrityksiin (sivu 41). Markkinoiden toimivuuden varmistaminen tapahtuisi varautumalla etukäteen riittävillä käytännön toimenpiteillä. Epäselväksi jää mitä nuo toimenpiteet voivat olla.

Maakuntien rooli edunvalvojana tunnistetaan, mutta tehtävä- ja roolimutoksilla ei pitäisi olla vaikutuksia aluekehitykseen (sivu 53).

Käytännössä hallituksen esityksen vaikutukset sekä markkinoihin että aluekehitykseen selviävät vasta tulevina vuosina. Koska liikennejärjestelmän merkitys on Suomessa kaltaisessa maassa erityisen suuri (aluekehitys, työssäkäyntialueet, työllisyys, ympäristö, asuminen), pidämme tärkeänä, että hallituksen esityksen vaikutuksia seurataan tarkoin ja mahdolliset virheet korjataan pikaisesti.

Istuvan hallituksen kärkihankkeisiin on kuulunut normien purkaminen. Hallituksen esityksen on ristiriidassa sääntelyn purkamiseen liittyvien tavoitteiden kanssa. Sivulla 44 ennakoitaan, että uudistuksen tehtävä- ja roolimutokset voivat johtaa sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymiseen.

Hallinnon toiminnan tehokkuudelle, taloudellisuudelle, tuottavuudelle ja vaikuttavuudelle asetettujen yleisten vaatimusten kanssa tai aikaan periaatteet eivät uloteta koskemaan tulevia maakuntia. Samanaikaisesti liikenteen palvelu- ja laatutason säilyttämiseen tarvittaisiin mittava lisärahoitus. Dilemma hallituksen esityksen sisällön ja vaikutusten arvioinnin välillä on ilmeinen.

Tienpidon hankinnan hajautumisella neljältä suuralueelta maakuntiin ennakoitaan olevan vaikutuksia toimialan yrityksiin (sivu 41). Markkinoiden toimivuuden varmistaminen tapahtuisi varautumalla etukäteen riittävillä käytännön toimenpiteillä. Epäselväksi jää mitä nuo toimenpiteet voivat olla.

Maakuntien rooli edunvalvojana tunnustetaan, mutta tehtävä- ja roolimutoksilla ei pitäisi olla vaikutuksia aluekehitykseen (sivu 53).

Käytännössä hallituksen esityksen vaikutukset sekä markkinoihin että aluekehitykseen selviävät vasta tulevina vuosina. Koska liikennejärjestelmän merkitys on Suomessa kaltaisessa maassa erityisen suuri (aluekehitys, työssäkäyntialueet, työllisyys, ympäristö, asuminen), pidämme tärkeänä, että hallituksen esityksen vaikutuksia seurataan tarkoin ja mahdolliset virheet korjataan pikaisesti.

Istuvan hallituksen kärkihankkeisiin on kuulunut normien purkaminen. Hallituksen esityksen on ristiriidassa sääntelyn purkamiseen liittyvien tavoitteiden kanssa. Sivulla 44 ennakoitaan, että uudistuksen tehtävä- ja roolimutokset voivat johtaa sääntelyn (tienpidon normiohjaus) ja byrokraattisuuden lisääntymiseen.

### **Yksityiskohtaiset perustelut**

Toistamme henkilöstön asemaan liittyen seuraavat näkökulmat, jotka olemme nostaneet esille myös aiemmissa lausunnoissamme:

Väylävirastoon on siirtymässä arvioilta 83 henkilötyövuotta ja Liikenteenohjausyhtiöön 19 henkilötyövuotta. ELY-keskusten toimintamenoista on siirtymässä 3,7 miljoonaa euroa Väyläviraston toimintamenoihin. Luvussa on huomioitu tietojärjestelmien menot (noin 1,5 miljoonaa euroa) sekä lupatulot (noin 4 miljoonaa euroa). Korostamme, että tehtävä- ja henkilöstösiirtoista aiheutuvat menot on kompensoitava Väylävirastolle täysimääräisesti.

Liikenne- ja viestintävirastolle tulee lakiin kirjattuna velvollisuus osallistua mm. valtakunnalliseen ja maakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Hallituksen esityksessä ei ole edelleenkään esitetä arviota lakisääteisen tehtävän vaikutuksesta viraston työmäärään. Näiltä osin hallituksen esitystä on täydennettävä.

ELY-keskusten (ml. KEHA-keskus) palkkausjärjestelmän käyttöönoton siirtymäkausi on edelleen kesken. Käyttöönoton kustannusvaikutuksesta on saatu rahoitettua vasta noin 4 %. Rahoittamatta oleva osuus on lähes 3,5 %. Vastuut eivät ole siirtymässä tehtävät ja henkilöstön vastaanottaville tahoille. Ongelman on ratkaistava poliittisella tason päätöksin lisärahoituksella.

Väylävirastoon siirtyvän henkilöstön asemaa käsittelevään tekstiin (sivu 50) on syytä lisätä viittaus valtion keskustason palkkatason turvaamista koskeviin sopimuskirjauksiin.

Liikenteenohjausyhtiöön siirtyvän henkilöstön osalta viittaus lisäeläketurvaan (erillinen lisäeläkevakuutus) on vain henkilöstövaikutusten arvioinnissa (sivu 51). Pidämme tärkeänä, että lisäeläketurva kirjataan voimaanpanolakiin.

ELY-keskusten Liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueen tehtävistä ja henkilöstöstä noin 50 % on keskitetty joko yhteen tai useampaan ELY-keskukseen. Korostamme, että maan hallitus on maakuntaudistuksen valmistelusta päättäessään todennut, että uudistuksen johdosta ei tavoitella henkilöstövähennyksiä ja henkilöstösiirrot paikkakunnalta toiselle pyritään minimoimaan. Vastaavat periaatteet on sisällytettävä lausuntokierroksella olevan voimaanpanolain perusteluteksteihin.

Myös Liikenteenohjausyhtiön (valtion omistama erityistehtävayhtiö) osalta on kirjattava, että henkilöstön liikkumisen paikkakunnalta toiselle on perustuttava vapaaehtoisuuteen.

## Lakiehdotukset

-

Kotkanoja Teemu  
Palkansaajajärjestö Pardia ry