

Asia: LVM/1139/03/2018

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleiset huomiot esityksestä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Keskuskauppakamarin lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Esityksellä toteutetaan maakuntalain 6 §:ssä mainittujen liikennetehtävien, henkilöstön ja omaisuuden siirto valtiolta maakuntiin sekä eräiden tehtävien ja henkilöstöjen siirrot ELY-keskuksista ja KEHA-keskuksesta Väylävirastoon ja Liikenteenohjausyhtiöön.

Keskuskauppakamari on antanut kauppakamareita ja Keskuskauppakamarin liikennevaliokuntaa kuultuaan useita lausuntoja (4.9.2017 ja 9.3.2018) liikenneasioiden kokonaisuudesta maakuntauudistuksesta. Aiempiin kantoihinsa viitaten Keskuskauppakamari pitää ehdottoman tärkeänä, että maakuntauudistuksen toimeenpanossa varmistetaan paitsi liikenne- ja maankäyttöasioiden toimivuus ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset myös se, että liikenteen keskittämisjärjestelyjen purku ei vaaranna liikenteen korjausvelan vähentämiseen tarvittavia resursseja. Tämä on erityisen tärkeää, kun ottaa huomioon, että yhdeksän liikenne-ELY:n sijasta liikenneasioita käsitellään jatkossa kaikissa maakunnissa. Keskittämisellä (ml. tienpidon hankinnat neljässä ELY-keskuksessa) on saatu nykymallissa jopa 25 prosentin säästöt ELY-keskuksissa. Riskiä kustannusten kasvuun on pyritty vähentämään maakuntien yhteistoiminta-alueilla, joita voi olla enintään yhdeksän. Tämä on todella tärkeä kirjaus, sillä hallinnolliset kustannukset eivät saisi kasvaa nykyisestä. Yhteistoimintaan velvoittamisessa plussana on kustannushyötyjen ja niukkojen osaamisresurssien yhdistämisen lisäksi se, että samalla voidaan kehittää työssäkäyntialueita elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti. Hyvää on myös se, että laki sallii jatkossakin maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-aiesopimusten käytön.

Yleisperustelut

-

Yksityiskohtaiset perustelut

Pääosa esityksistä on ollut mukana maakuntauudistusta käsittelevissä aiemmissa hallituksen esitysluonnoksissa. Maakuntauudistuksen valmistelutilanne on vaikuttanut kuitenkin lainsäädäntöprosessiin ja siksi lakiesityksiä on uudelleen lausunnoilla. Aiempiin esitysluonnoksiin verrattuna esitys sisältää useita muutoksia, joista kuitenkin pääosa on pienehköjä täsmennyksiä aikaisempiin esityksiin.

Liikenteen osalta rahoitus on pääosin erillisrahoitusta eli korvamerkittyä. Erillisrahoituksella turvataan liikenneverkon yhtenäisyyttä maakuntauudistuksen jälkeenkin. Yksityisteiden osalta rahoitus on kuitenkin yleiskatteellista, jonka käytöstä maakunta voi päättää. Huonokuntoisia tieosuuksia on paljon alempiasteisella tiestöllä, jossa kulkee elinkeinoelämän kuljetuksia kuten raaka-aineita. Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta on tärkeää seurata väylien kuntoa myös alempiasteisella verkolla. Keskuskauppakamarin mukaan väylien kunnon seurannan kannalta on erittäin hyvä, että lakipakettiin kuuluvaan tieliikennelakiin on lisätty avustusrahan riittävyysarviointi (83 § Valtionavustus, uusi 2. momentti), joka tehtäisiin valtuustokausittain. Arvioinnissa tarkasteltaisiin muun muassa avustuksilla saatuja vaikutuksia. Keskuskauppakamari korostaa myös tarvetta sille, että maakuntauudistuksen jälkeenkin valtion talousarviossa olisi mukana korjausvelan seurannan kannalta olennainen ja nykytilaan vertailukelpoinen tieto mm. huonokuntoisista tiekilometreistä ja silloista. Tämä on erittäin tärkeää liikenneverkon korjaamista, kehittämistä ja riittävän rahoitustason asettamista palvelevaa tietoa.

Keskuskauppakamarin mukaan esitykseen tehdyt täydennykset ovat pääosin kannatettavia. Lupatehtävien osalta Keskuskauppakamari pitää hyvänä valittua linjaa, että tienpidon lupatehtävät hoidetaan yhdessä paikassa Väylävirastossa (nykyisin Pirkanmaan ELY:ssä), jolloin käsittely on hakijoiden kannalta yhdenmukaista. Lakiesitykseen tehty täydennys siitä, että Väylävirasto voisi tarvittaessa määrätä maakunnan hoitamaan lupatehtävää ei ole linjassa yhdenmukaisen käsittelytavan kannalta (laki Väylävirastosta 6§ Eräiden tehtävien siirrot, uudet 2.- ja 3. momentit). Keskuskauppakamarin mukaan pykälä pitäisi ainakin muuttaa niin, että tienpidon lupatehtävien siirrosta voi sopia maakunnan ja Väyläviraston välillä, jos se olisi kustannus- ja käsittelynäkökulmista tarkoituksenmukaista.

Keskuskauppakamarin mukaan alueiden saavutettavuuden kannalta on perusteltua, että maakunnilla on mahdollisuus tarvittaessa kohdentaa yleiskatteellista eli harkinnanvaraista liikenne- ja rahoitusta valtion lentoasemaverkoston ulkopuolisille lentokentille (Ilmailulaki, 76 § lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö, 5. momentti). Avustustehtävä siirtyisi maakuntauudistuksen jälkeen liikenne- ja viestintäministeriöltä maakunnille.

Yli- ja paikallisen yhteistyön ja tienpidon valmistelua koskevassa pykälässä (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä, 15 g § Tienpitoalueista sopiminen) esitetään, että maakuntien olisi toimitettava ensimmäinen sopimus yhteistoiminnasta ministeriölle tiedoksi viimeistään

29.2.2020, jolloin sopimus voisi olla voimassa maakuntien aloittaessa toimintansa.
Keskuskauppakamarin mukaan esitetty aikataulu on todennäköisesti haasteellinen ja liian aikainen.

Lakiehdotukset

Ks. yksityiskohtaiset perustelut.

Saario Kaisa
Keskuskauppakamari