Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

18.2.2019

viite: Lausuntopyyntönne 08.02.2019

Satakuntaliiton lausunto HE 289/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle maankuntauudistuksen täytäntöönpanoa liikennealalla koskevaksi lainsäädännöksi

Maakuntauudistuksen valmistelut

Satakuntaliitto on osallistunut alueen ELY-keskusten, Aluehallintoviraston ja muiden viranomaisten sekä kuntien kanssa maakuntauudistuksen valmisteluun.
Satakuntaliitossa on kartoitettu alueiden käytön, liikenteen ja ympäristötehtävien valmistelutyöryhmässä esiselvitysvaiheessa nykyisten organisaatioiden uuteen maakuntaan siirtyviä tehtäviä. Maakuntauudistuksen esivalmistelun jatkovaiheessa suunnittelua jatkettiin ELY-keskuksen koordinoimana tienpidon alatyöryhmässä. Tämän alatyöryhmän valmistelutyö jäi keskeneräiseksi maakuntauudistuksen päätösten siirryttyä alkuperäisestä aikataulusta.

Satakuntaliitossa on kohtuullisen tuore liikennejärjestelmäsuunnitelma, sekä käytössä jatkuvan liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön malli, jossa liikennejärjestelmätyö ja suunnitelman toteutumisen seuranta on viety seudulliselle tasolle yhteistyöryhmien kautta. Maakunnallisen ja seudullisen liikennejärjestelmäsuunnittelun koordinointivastuu sopii edelleen maakunnan tehtäviin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen edistämisessä ja toteutumisen seurannassa liitto kannattaa kuntien mukanaoloa myös jatkossa.

Kannanotot

Satakuntaliiton näkemyksen mukaan lakikokonaisuus on täsmentynyt aikaisemmasta, ja toimijoiden roolit ja vastuut ovat selkeytyneet.

Maantieverkon omistajuuden ja rahoituksen sekä toiminnanohjauksen säilymistä yhtenä kokonaisuutena valtion hallinnassa Satakuntaliitto pitää toiminnan tehokkuuden ja kustannusten hallinnan kannalta perusteltuna.

Yleisellä tasolla lakiesityksessä mukana olevien liikennealan lakien muutokset toteuttavat hyvin maakuntalain henkeä maakunnallisen itsehallinnon vahvistamisesta. Satakuntaliitto pitää tärkeänä, että maakuntien päätösvalta maakunnan liikennejärjestelmä- ja tienpidon ja liikenteen suunnitelmista on maakunnalla. Samoin valtion kanssa käytäviin rahoitusneuvotteluihin tulee maakunnan voida osallistua ilman välittäviä elimiä.

Satakuntaliitto esittää kuitenkin vakavan huolensa liittyen maakuntien yleiskatteelliseen rahoitukseen, jonka riittävyys myös liikenteen ja tienpidon ohjauksen tehtäviin tulee turvata. Maakuntien rahoituskehys uhkaa supistua, mikä ei saa heijastua yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömiin liikennepalveluihin.

Satakuntaliiton mielestä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sekä siihen liittyvä 12 vuotinen toimenpideohjelma että liikennejärjestelmäsuunnitelmiin liittyvä tienpidon rahoituksen käytön suunnittelu tuo läpinäkyvyyttä rahoituksen käyttöön.

Satakuntaliitto esittää, että lain 15 c § muutetaan muotoon, jossa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtäväksi määritellään valtakunnallisten ja maakunnan omien tavoitteiden yhteensovittaminen. Tämä antaa suunnittelulle tasa-arvoisemman lähtökohdan, vaarantamatta kuitenkaan valtion intressiä.

Maakunnallisen tienpidon kehyksen rajallisuus saattaa olla joissakin tapauksissa ongelmallista esim. suurien siltojen korjausten tai uusimisen yhteydessä, mikäli yksittäinen, suuri hanke uhkaa kuluttaa esimerkiksi kaikki kyseisen vuoden sillankorjauksen määrärahat asianomaisen maakunnan alueella. Tällaiset tilanteet tulee tunnistaa, ja luoda näille toimintatapa, jolla turvataan tehokas ja turvallinen toiminta ja hankkeet saadaan käynnistettyä aikataulutetusti. Tämä huoli koskee erityisesti Satakunnan ja Varsinais-Suomen aluetta, joissa on muuta maata enemmän korjausikäisiä ja -kuntoisia siltoja.

Kyseisen lakiesityksen osalta suurin riski maakuntien näkökulmasta kohdistuu tienpidon erillisrahoitukseen, jossa valtiolle muodostuu voimakas ohjausintressi suhteessa maakuntiin. Tämä voi heijastua lakiehdotuksessa esitettyihin neuvottelumenettelyihin siten, että maakunnille jätetään hyvin vähän liikkumatilaa. Myös maakunnille tulee varata vuosittain etukäteen allokoimatonta rahoitusta joustavaan toimintaan ja rahoitusta äkillisiin ja ennakoimattomiin toimenpiteisiin. Esimerkiksi tulvatilanteet saattavat vaatia nopeita, laajoja toimenpiteitä.

Valtion ja maakunnan sekä maakuntien yhteistyösopimuksella sovitun tienpidon toimijan välisiä vuosittaisia rahoitusneuvotteluja ja niiden tuloksena tehtäviä tulossopimuksia pidetään periaatteessa hyvänä asiana. Negatiivisena puolena voi olla muiden kuin tienpidosta vastaavien maakuntien resurssipula tienpidon toiminnanohjauksen ammattilaisten rekrytoimiseksi. Jokaisessa maakunnassa olisi oltava muutamia henkilöitä, jotka voivat toimia perusmaakunnan edustajana liikennetehtävissä, sekä tienpidon rahoitusneuvotteluissa. Jokainen uusi sopimusrajapinta lisää myös neuvottelu- ja sopimustarpeita, joiden hoito sitoo resursseja.

Tienpidon alueellinen ulottuvuus vaikuttaa urakoiden laajuuteen ja hintaan. Rahoituksen riittävyys tienpidon määrärahojen nykyisen niukkuuden vallitessa, tulee jatkossakin nousemaan kynnyskysymykseksi teiden hoidon ja tarvittavien investointien järkevän tason löytämiseksi. Osassa tienpidon toimintoja lienee järkevää tehdä ylimaakunnallista yhteistyötä, jotta hintataso saataisiin pidettyä kohtuullisena, eikä alueellisia rajoja tule pitää urakkarajoja tiukasti sitovina.

Alueellisen tienpidon tehtävien järjestämisen suunnittelussa on tienpidon valmisteluryhmässä huomattu erinäisiä ongelmia, jotka vaatisivat vielä jatkoselvittelyä. Ongelmia voi tulla monimutkaisten sopimusmallien ja talouden hallitsemisessa sekä eri organisaatioiden erilaisten taloudenhallintajärjestelmien keskinäisessä toiminnassa ja toiminnan ohjauksessa. Osa ELY-keskusten keskitettyjä tehtävistä, jotka ovat siirtymässä Väylä-virastoon, olisi säilytettävä maakuntien käytössä. Näitä voisivat olla esim. yhteistyö tienpidon hankintapalveluissa. Tällä toimenpiteellä voitaisiin hillitä organisaatiomuutoksesta aiheutuvaa painetta hintojen nousuun.

ELY-keskusten ja Väylän nykyiset tietojärjestelmiin perustuvat yhteydet ja pilvipalvelut olisi syytä säilyttää ja siirtää maakuntauudistuksen jälkeen tienpidon asioihin keskittyville toimijoille.

Myös suunnittelu tapahtuu nykyään täysin digitaalisesti. Näin ollen 27 §:n 4 momentin vaatimus siitä, että suunnitteluaineisto tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastoon kirjallisena on tarpeeton ja vanhentunut. Tarvittaessa lakiin voidaan kirjata maininta siitä, että aineisto tulee toimittaa kirjallisena erikseen pyydettäessä.

SATAKUNTALIITTO

Asko Aro-Heinilä
vs maakuntajohtaja

Päivi Liuska-Kankaanpää
alueiden käytön johtaja

Esa Perttula
liikennesuunnittelija

Tiedoksi: Varsinais-Suomen ELY-keskus