Yleinen Teollisuusliitto

Kyösti Orre/YTL/LONK/RAINE

LAUSUNTO
21.5.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
valiokuntaneuvos Mika Boedeker
00102 EDUSKUNTA

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI LAIKSI LIIKENNE- JA VIESTINTÄVIRASTON PERUSTAMISESTA, LIIKENNEVIRASTOSTA ANNETUN LAIN MUUTTAMISESTA JA ERÄIKSI NIIHIN LIITTYVIKSI LAEIKSI (HE 61/2018 vp)

Yhteinen Toimialaliitto YTL (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) sekä Raidealan neuvottelukunta (RAINE) kiittävät mahdollisuudesta tulla kuulluksi otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous) sekä raidealan markkinaehtoisia toimijoita, on oleellista, että pääsemme kertomaan kantamme myös liikenteen virastomuutoksesta.

Yleisperustelut

Tavoitteet, joita virastouudistuksella tavoitellaan, ovat hyviä ja kannatettavia.

- Parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin.
- Kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja.
- Edistää hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä.
- Edesauttaa liikenteen digitaalisten palveluiden kasvuympäristön rakentamisessa.
- Selkeyttää liikenne- ja viestintäalan viranomaistehtäviä ja sujuvoittaa sääntelyä.
- Turvata luotettavat ja sujuvat liikenne- ja viestintäverkot.

On kannatettavaa, että hallinnon organisaatioita tarkastellaan kriittisesti ja niitä ollaan valmiita muokkaamaan, jotta voitaisiin vastata ympäristössä tapahtuviin muutoksiin ja niistä aiheutuviin uusiin tarpeisiin.

Yleinen Teollisuusliitto

Liikennehallinnon osalta Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta ja Raidealan neuvottelukunta näkevät kuitenkin ensisijaisena tavoitteena liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden lisäämisen ja liikenneinfrastruktuurin rahoituksen turvaamisen, sekä ylläpidon että kehittämishankkeiden toteuttamisen osalta.

Ongelmat pitkäjänteisyyden puutteesta ja rahoituksen riittävyydestä jaetaan laajasti ja senkin vuoksi on tärkeätä, että asiaan haetaan ratkaisuja myös parhaillaan työskentelevässä parlamentaarisessa liikenneverkkotyöryhmässä. Mikäli pitkäjänteisyyden mahdollistamiselle ja rahoituksen tason nostamiselle löydetään toimivat mallit ja keinot, on tällä todennäköisesti vaikutuksia myös tarpeeseen organisoida liikennehallintoa ja valtion infraomaisuuden hallintaa uudelleen. Tämän vuoksi tuntuisi tarkoituksenmukaiselta tehdä ratkaisut liikennehallinnon uudelleen organisoinnista samanaikaisesti toivottavien rahoitusratkaisujen toimeenpanon kanssa tai edetä kokeilemalla hankekohtaisesti uusia rahoitus- ja toteuttamismalleja.

Esitysten vaikutusten on arvioitu syntyvän pääosin Liikenneviraston tie- ja meriliikenteen seurannan yhtiöittämisen kautta, josta on erillinen esitys. Muiden virastojen rakennemuutosten ei ole arvioitu tuovan konkreettisia vaikutuksia.

Markkinaehtoisuutta, palveluinnovaatioita, tietovarastojen hyödyntämistä, sekä tuottavuutta lisäävät uudistukset ovat myös logistiikka-alan näkemyksen mukaan tarpeellisia ja niitä voidaan edistää organisaatiouudistuksilla, mutta myös liikennehallinnon nykyrakenteessa. Kuten LVM:n Sitowise Oy:ltä tilaamassa vaikutusten arviointiraportissa todetaan, ovat virastouudistuksen välittömät vaikutukset verrattain vähäiset. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää jatkotoimenpiteitä ja muutosprosessin systemaattista johtamista ja monet uudistuksen vaikutuksista ovat riippuvaisia myöhemmin tehtävistä ratkaisuista.

Myös maankäytön, asumisen, liikenteen, sekä palveluverkkojen strategisen ohjauksen ja suunnittelun suhdetta liikennehallinnon osalta tehtäviin uudistuksiin tulisi arvioida laajemmin vuoropuhelussa sidosryhmien kanssa. Käynnissä oleva kaupungistuminen aiheuttaa tarpeen tiivistää yhdyskuntarakennetta. Kaupungistumisen tuottavuushyötyjen saavuttaminen ja asuntotarjonnan riittävyyden varmistaminen edellyttää voimakasta infrastruktuurin täydennys- ja uudisrakentamista, missä liikenneinvestoinneilla on merkittävä vaikutus muiden investointien ja asuntotuotannon toteutumiseen.

Yksityiskohtaiset perustelut

LONK ja RAINE ovat huolissaan Liikenneviraston jakamisesta kolmeen eri organisaatioon. Se saattaa heikentää liikenneväyliin, liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvää viranomaistyötä eikä siten vastaa yritysten tarpeita, eikä siten ole toivottavaa. Liikennevirasto on asiakaslähtöisesti, systemaattisesti ja omaaloitteisesti perehtynyt elinkeinoelämän liikennetarpeisiin ja kehittänyt yhteydenpitoa. Tästä Liikennevirasto on saanut hyvää palautetta yrityksiltä.

Työnjako eri osapuolten välillä

Liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaaminen ja päätöksenteko ovat lakiehdotuksen mukaan siirtymässä Traficomiin. Kuitenkin lakiehdotuksessa esitetään, että Väylävirasto osallistuisi asiantuntijavirastona liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen. Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja väylien suunnittelun (yleissuunnittelu, tie-, rata- ja vesiväylien suunnittelu) jakaminen siten, että suunnitelmien hyväksyminen tapahtuisi erillisessä virastossa, saattaa aiheuttaa hallinnollista kitkaa. Liikennehankkeiden suunnittelu on 6…10 vuotta kestävä iteraatioprosessi, joka edellyttää jatkuvaa vuoropuhelua osapuolten kesken ja jossa osapuolten lisääminen johtaa vaikeusasteen lisääntymiseen.

Lakiehdotuksessa esitetty työnjako Traficomin ja Väyläviraston kesken sekä samaan aikaan käynnissä oleva maakuntauudistus voivat aiheuttaa toteutuessaan vaikeasti hallittavia raja-aitoja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Eri toimijoiden roolit sekä niiden vastuut, valta ja työnjako eivät näyttäydy selkeinä suhteessa suunnitteluun, osapuolten väliseen vuoropuheluun ja tehokkaaseen toimeenpanoon.

Maakuntien ottaessa roolin alueellisena väylänpitäjänä, Traficomin vastatessa valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamisesta ja päätöksenteosta sekä Väyläviraston vastatessa isoimmista hankkeista, on mahdollista, että kokonaisuuden ohjaus, tehokkuus ja tuottavuus kärsivät. Isoimpia hankkeita ja valtakunnallista sekä alueellista liikennejärjestelmäsuunnittelua voi olla vaikea erottaa eri osapuolten hoidettavaksi, niiden ollessa useimmissa tapauksissa hyvin pitkäkestoisia prosesseja, joissa strategista suunnittelua ja intressiryhmien välistä vuoropuhelua pitää nivoa yhteen toteutuksen kanssa.

LONK:n ja RAINE:n näkemysten mukaan tarvitaan selkeästi vastuutettu ja toimivaltainen suunnittelu sekä toimeenpano, jonka aikana tulee voida käydä jatkuvaa vuoropuhelua eri intressiryhmien ja toteuttajatahojen kanssa.

Vuoropuhelusta eri sidosryhmien kanssa on Liikennevirastolla pitkä kokemus ja uskottavat näytöt. Tämän totesi myös selvitysmies Erkki Virtanen Valtioneuvoston kanslialle tekemässään raportissa 10/2017 **Valtion rahoittaman rakentamisen ongelmat**: *Arvioni mukaan valtion väylien rakentamisen suunnittelujärjestelmä ja projektinhallinta näyttää kehittyneen vähintäänkin tyydyttävälle tasolle, enkä esitä siihen muutoksia.*

Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen

Lakiesityksen keskeisenä osana on viestinnän ja liikenteen virastotoimintojen yhteen saattaminen. Digitaalinen infrastruktuuri on tulevaisuudessa entistä

suuremmassa roolissa myös liikenteessä, mutta tulevaisuuden kannalta näemme erityisen tärkeänä ja kansantalouden kannalta tuloksellisena rakennetun ympäristön kokonaisajattelun edistämisen, eli maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteen nivomisen.

Liikennepolitiikan avulla on mahdollista vastata käynnissä oleviin suuriin haasteisiin, kaupungistumiseen ja ilmastopolitiikkaan. Ilman selkeätä näkemystä ja määrätietoista ohjausta kaupungistuminen voi aiheuttaa myös ongelmia. Avainasemassa kaupungistumisen hyötyjen aikaansaamisessa ja haasteisiin vastaamisessa on juuri pitkäjänteisen MAL-kokonaisajattelun vahvistaminen. Yhteissuunnittelun tulee osaltaan vastata myös työmarkkinoiden toimivuuden ja kestävän talouskasvun edistämisen kysymyksiin.

Nopeiden ja välityskyvyltään riittävien joukkoliikenneyhteyksien rakentaminen ja niihin linkittyvä asuntotuotanto palvelevat parhaimmillaan kansalaisia ihanteellisesti mahdollistaen asumisen, työssäkäynnin, ja palveluiden saavutettavuuden. Tällä on myös suora vaikutus liikenteen kulkumuotojakauman muutoksiin. Lisäksi viime vuosina toteutetut ja nyt toteutuksessa olevat raideliikennehankkeet ovat saaneet liikkeelle erittäin merkittävät yksityiset investoinnit. Sama ilmiö on nähty myös kansainvälisesti.

MAL -ajattelun avulla voidaan vaikuttaa asuntotuotannon riittävään tarjontaan kasvavilla kaupunkiseuduilla, joilla kysyntä ylittää tarjonnan huolimatta siitä, että asuntotuotannon aloitusmäärät ovat nykyisellääkin kohtuullisen korkealla. Samalla voidaan laajentaa työssäkäyntialueita ja vastata työvoiman liikkumisen kohtaanto-ongelmaan, eli juuri työmarkkinoiden toimivuuteen. Strategisella MAL-suunnittelulla ja korkealuokkaisella liikenteen runkoverkolla on suuri merkitys elinkeinoelämän kuljetusten kannalta ja siten vaikuttaa elinkeinoelämän investointien toteuttamismahdollisuuksiin.

Edellä todetusta johtuen LONK ja RAINE kannattavat maankäytön ja asumisen eli rakentamisen sekä liikenteen kokonaisuuksien yhteisen suunnittelun vahvistamista ja yhteisen organisoinnin tarpeellisuuden arvioimista.

Maakuntauudistuksen vaikutus ajoitukseen

Samanaikaisesti liikenteen hallinnonalalla ollaan toteuttamassa muita merkittäviä uudistuksia ja myös käynnissä oleva maakuntauudistus muuttaa keskeisesti aikaisempia rooleja tullen edellyttämään suurta määrää resursseja ja ohjausta.

Suunnitellusti toteutuessaan maakuntauudistus aiheuttaa liikennejärjestelmän pirstaloitumisen 18 maakunnan hoidettavaksi nykyisen yhdeksän ELY-L:n sijaan ja tienpidon hankinnat maksimissaan yhdeksän maakuntien yhteistyöalueen hoidettavaksi nykyisen neljän ELY-L:n sijaan. Maakuntauudistus aiheuttaa osittain myös liikennemuotojen siiloutumista, kun tienpidosta vastaakin

maakunnat ja radan- sekä vesiväylänpidosta valtio. Edellisessä liikennehallinnon virastouudistuksessa tienpito, radanpito ja vesiväylänpito koottiin yhteen Liikennevirastoon, mikä mahdollisti matkaketjuajattelun syntymisen ja sen myötä syntyneet sovellukset, kuten vaikkapa MaaS -palvelut.

Lakiehdotuksen perusteluihin on kirjattu, että sekä Väylävirasto että Traficom osallistuvat maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien tekoon. Maakunnat vastaavat oman alueensa liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja LVM vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

Valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamisen kokonaisuuden kannalta voisi olla tuloksellisempaa hyödyntää ensin maakuntauudistuksesta saadut kokemukset ja vasta sitten toteuttaa liikennehallinnon virastouudistus. Tässä järjestyksessä edettäessä olisi ennen liikennehallinnon virastouudistusta mahdollisuus ratkaista myös liikennepolitiikan suurimmat haasteet; pitkäjänteisyyden puute ja väylänpidon pitkän aikavälin rahoitus.

Meneillään olevien hallinnon uudistushankkeiden yhteensovittamisen haasteet on todettu myös Sitowise Oy:n vaikutustenarviointiraportin tiivistelmässä.

Liikennehallinnon uudistamisen jatkaminen

LONK:n ja RAINE:n näkemyksen mukaan tähänastisen tehdyn lakivalmistelun pohjalta liikennehallinnon uudistamisen valmistelua olisi mahdollista jatkaa eri osapuolet mukaan sitouttavana laaja-alaisena hankkeena ratkaisten liikenteen rahoitukseen sekä liikenneverkon omistajuuteen ja hallintaan liittyvät kysymykset, ja samalla ottaen huomioon maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpi yhteensovittamisen.

Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan ollaan tyytyväisiä ja keskuksen toimintaedellytykset sekä resurssit tulee turvata uudistuksen yhteydessä. Kyberturvallisuus palvelee laajasti kaikkia toimialoja, kuten finanssi- ja pankkisektoria, terveys- ja hyvinvointipalveluja, mediaa ja tiedonvälitystä, viihdeteollisuutta ja niin edelleen. Näin ollen voisi olla paikallaan arvioida liikenne- ja viestintäministeriötä laajemmin koko valtioneuvoston piirissä kyberturvallisuuskeskuksen sijoittuminen, jotta sille taataa riittävä rahoitus ja työrauha.

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

Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaa markkinaehtoisia raidealan toimijoita.

Yleinen Teollisuusliitto

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE

Kyösti Orre
Pääsihteeri