Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi HE 61/2018 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi HE 61/2018 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

SKAL pitää hyvänä uudistuksen aikataulun muuttamista siten, että tavoitteeksi otettiin uusien virastojen aloittaminen 1.1.2019. Alkuperäinen suunnitelma vuotta aikaisemmasta aloittamisesta olisi ollut aivan liian tiukka.

Kansainvälistä kehitystä ja ulkomaiden lainsäädäntöä kuvaavassa osuudessa on keskitytty väylätoimintojen ja liikenteenohjauksen sekä viestinnän valvonta- ja sääntelytehtävien kuvaamiseen. Liikenteen lupahallinnon, liikenneturvallisuuden kehittämisen tai säännös- ja määräysvalmistelun organisoinnista ei ole Ruotsia lukuun ottamatta kerrottu mitään. Nykytilan arviointiosuudessa kerrotaan, miten viranomaistoimintojen yhdistäminen tuo etuja, mutta itse nykytilan arviointia osuudessa ei juurikaan ole.

Uudistuksella on yhteys myös maakuntauudistukseen, koska maakunnille on tulossa useita liikennettä koskevia tehtäviä. Esityksen mukaan maakunnilla olisi keskeinen rooli maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa, koska kyseinen suunnitelma kattaisi kaikki liikennemuodot (tie-, rautatie- ja lentoliikenne sekä vesiliikenne). Merkitystä olisi erityisesti tieliikenteen kokonaisuuden osalta, sillä maanteiden tienpitotehtävät järjestettäisiin maakuntien yhteistyöalueilla. SKAL kannattaa esitettyä tienpidon mallia, mutta toteaa kuitenkin, että yhteistyöalueita ei voi olla kovin montaa, jotta henkilöresurssien ja osaamisen riittävyys voidaan varmistaa. Esimerkiksi maantielakiuudistuksessa esitettyä yhdeksän yhteistyöalueen määrää pidämme liian suurena.

Esityksen tavoitteena on myös vahvistaa poikkihallinnollisuutta, edistää hallinnonalan siilotonta toimintaa palvelu-, tieto- ja verkkopolitiikassa sekä selkeyttää viranomaistehtäviä ja sujuvoittaa sääntelyä. Nämä ovat tarpeen sujuvan ja asiakaslähtöisen toiminnan mahdollistamiseksi. Toivottavasti siilottomuus näkyy myös ministeriöiden välillä. Tätä tarvitaan muun muassa siinä, että annetaan valvojalle työkaluja ja säädösperusta hoitaa valvontatehtäviä sekä siinä, että liikenteen ratkaisuja tehtäessä huomioidaan verottajan tiedonsaantitarpeet ja harmaan talouden torjunta. Lisäksi olisi hyvä ollut tarkemmin kertoa, miten esityksen mukainen virastouudistus sujuvoittaa sääntelyä.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Toteuttamisvaihtoehtoja koskevassa osassa viitataan esiselvitykseen ja laajaan lausuntokierrokseen. Lausunnoissa esiselvityksen tavoitteita on pidetty laajasti kannatettavina. Kohdasta ei kuitenkaan käy ilmi, katsottiinko lausunnoissa, että valittu toteuttamisvaihtoehto toteuttaa nämä kannatetut tavoitteet. Lausunnoista todetaan myös, että niissä nähtiin tarve hyvän yhteistyön jatkumiselle sekä se, että henkilöstön ammattitaito ja osaaminen tulisi muutoksessa turvata. Lisäksi todetaan, että palvelutaso muutoksen aikana ja sen jälkeen tulisi turvata sekä huomioida asiakasnäkökulma.

SKAL katsoo edelleen, että on tärkeää mahdollistaa tehtävissä erikoistuminen, jotta asiantuntijoiden osaaminen on syvällistä ja oman asiantuntija-alueen kattavaa. SKAL myös edellyttää, että uudistuksessa on varmistettava henkilöstön osaamisen ja motivaation säilyminen. Liikenteen eri osa-alueiden ja viestinnän organisaatioiden yhdistäminen ei saa johtaa yksityiskohtaisen ja syvällisen asiantuntemuksen katoamiseen ja pelkän yleisen hallinnon hoitamiseen. Erityisesti on huolehdittava kuhunkin liikennemuotoon perehtyneiden henkilöiden vastuualueiden pitämisestä sopivan kokoisina, jotta aito liikennemuotokohtainen osaaminen säilyy, eivätkä tehtäväkokokonaisuudet tai osaamisalueet kasva liian laajoiksi. Myös eri osa-alueiden syvällisen osaamisen on säilyttävä kyseisellä osa-alueella. Viestintäverkon asiantuntija ei yleensä ole ajoneuvokaluston paras asiantuntija eikä tierakennuksen ammattilainen ole paras asiantuntija arvioimaan lentäjän koulutusta ja osaamista.

Uuden väyläviraston tehtävien on tarkoitus kohdistua uudistuksen jälkeen entistä selkeämmin laadukkaiden asiakastarpeita vastaavien liikenneväylien suunnittelemiseen, kehittämiseen ja kunnossapitoon. Väylävirasto tulee sopimusjärjestelyin sekä osallistumalla maakuntien tienpidon suunnitelmien laadintaan ohjaamaan myös maakuntien tienpitoa. SKAL:in mielestä olennaista on, että esitetty tienpidon ohjausmalli toimii myös käytännössä, eikä uudistus johda ainakaan väyläverkon kunnon heikkenemiseen. Tältä osin on tärkeää, että maantielain muuttamisesityksen mukaiset virastojen tehtäväjaot konkretisoituvat ja liikenne- ja viestintäviraston rooli tienpidon valvontaviranomaisena toimii aidosti suhteessa väylävirastoon ja maakuntiin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija