

Asia: LVM/2394/03/2017

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Hallituksen esitys

#### **Yleiset kommentit hallituksen esityksestä**

Oulun seudun Liikenteenhallinnan johtoryhmän alaisuudessa toimiva Liikennevalotyöryhmä (jäljempänä työryhmä) toimii seudullisen Liikenteenhallinnan johtoryhmän alaisuudessa. Lausunto edustaa työryhmän viranomaistoimijoiden (Oulun kaupunki ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus) näkemystä lakiesitysluonnoksesta.

Esityksessä on kuvattu monipuolisesti digitalisaation, automaation ja palveluistamisen tuomat mahdollisuudet ja haasteet tulevaisuuden liikenteessä ja sen hallinnassa.

Esityksessä on myös perusteltu laajasti niitä tekijöitä, minkä vuoksi Liikenneviraston toimialalla muutoksia eri liikennemuotojen liikenteenohjauksen ja -hallinnan organisoinnissa ja operatiivisessa toiminnassa tarvitaan.

Esityksessä liikenteenohjausyhtiön hyödyt ja mahdollisuudet on kuvailtu laaja-alaisesti, mutta yhtiöittämiseen ja käyttöomaisuuden siirtoon liittyvät haasteet ja varsinaiset ongelmat on pitkälti sivuutettu.

Tieliikenteen osalta työryhmä näkee pääteiden ja katuverkon rajapinnassa esitetyn järjestelyn toiminnallisesti osin ongelmallisena. Esityksessä ei ole huomioitu, miten liikenteen ja maankäytön suunnittelun tarpeita palvelemaan määritetyt seudulliset tavoitteet, prioriteetit ja toimintamallit tulisivat huomioiduiksi liikenteenohjausyhtiö –vaihtoehdossa, ja mitkä realiteetit valtakunnallisella

liikenteenohjausyhtiöllä olisi toimia joustavasti eri kaupunki-seuduilla sovellettavan liikennepolitiikan ja käytäntöjen mukaisesti.

Oulun kaupunkiseudulla nähdään liikennevalo-ohjaus tärkeimmäksi yksittäiseksi liikenteenhallinnan keinoksi vaikuttaa liikennejärjestelmän toimivuuteen. Jo lähes kahden vuosikymmenen ajan Oulussa on kaupungin, seudun muiden kuntien, ELY-keskuksen sekä seudun muiden viranomaisten yhteistyönä panostettu määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti liikennevalo-ohjauksen ylläpitoon ja kehittämiseen. Tavoitteet ja niiden toteutuminen ovat monelta osin ylittäneet valtakunnan keskiarvot ja Oulua voidaan syystä pitää Suomessa yhtenä liikennevalo-ohjauksen suunnannäyttäjistä. Esityksestä ei selviä ELY-keskusten tai tulevan maakunnan ja seudullisen liikennejärjestelmätyön roolit liikennevalo-ohjauksen ylläpidossa ja kehittämisessä. Liikenteenohjausyhtiön motiivi, mahdollisuus ja kyky osallistua liikennevalo-ohjauksen kehittämiseen eri kaupunkiseuduilla hyvinkin paljon vaihtelevien tavoitteiden ja resursointien mukaisesti on puolestaan hyvin epäselvää.

Oulun seudun liikennevaloista saadaan moninaista dataa, mitä hyödynnetään päivittäisessä tekemisessä. Liikennevalojen tuottama tilatieto- ja to-teutumadata tulee kaikissa tilanteissa saada kattavasti ja reaaliaikaisesti alueellisen liikennejärjestelmätyön käyttöön.

Liikennevalojen erityispiirre on sen yhteiskäyttöisyys ja yhteisomistus valtion ja kaupunkien kesken koskien niin laitteistoja, tietoliikenneverkkoja, laitetiloja, palvelimia, ohjelmistoja ym. Kyseiset asiat voivat olla hyvinkin vaikeasti järjestettävissä liikenteenohjausyhtiöpohjalta. Kyseisiin asioihin liittyvät ratkaisut myös vaihtelevat kaupunkiseuduittain.

Sähkönsyöttö on yleensä järjestetty yhteiskäyttöisesti tievalaistuksen ja liikenteenohjausjärjestelmien kesken kohteissa, jotka sisältävät telematiikkaa ja liikennevaloja. Myös tietoliikenteen kaapeloinnit ovat em. kohteissa usein yhteiskäyttöisiä valtion ja kaupunkien kesken. Tästä seuraa pahimmillaan tarve eriyttää verkot fyysisesti.

Oulun seudulla Liikenneviraston ja kaupunkien yhteisomistuksessa ja yhteiskäytössä on myös muita liikenteenohjausjärjestelmiä, mm. joukkoliikenteen matkustajainformaatio- ja liikennevaloetusjärjestelmä. Kysymyksiä herättää, miten näiden järjestelmien osalta omistus ja operointi on tarkoituksenmukaista ja ylipäätään mahdollista järjestää yhtiön toimesta.

Liikenneviraston Tieliikennekeskus yhdessä kaupungin operaattorin ja poliisin kanssa muodostavat suurilla kaupunkiseuduilla toimivat seudulliset liikenteenhallintakeskukset. Liikenteenohjausyhtiön myötä kyseinen toimijayhteistyö voisi tiivistyä ja saattaisi kattaa jopa nykyistä paremmin kaupungin katuverkon tarpeet virka-ajan ulkopuolella. Varmuudella kaupungit jatkossa maksaisivat siitä yhtiön tekemästä työstä, minkä tällä hetkellä mahdollisesti saavat Liikennevirastolta ”vaihtokaupalla”.

## **Yleisperustelut**

Yhtiön perustamiseen liittyvissä vaikutuksissa (s. 23-24) mainitaan että yhtiöittäminen jälkeen Liikennevirasto ostaisi yhtiöltä vastaavat palvelut, mitä se nykyisessä virastorakenteessa tuottaa liikenteenohjauspalveluina itse. Liikennevirasto olisi yhtiön merkittävin asiakas ja tulonlähde. Lisäksi yhtiö voisi rahoittaa toimintaansa osittain maksullisilla palveluilla. Perustettavan liikenteenohjausyhtiön toiminnassa tulee huomioida laki julkisista hankinnoista, joka rajoittaa yhtiön palveluiden tarjontaa muille kuin valtiolle, mikäli valtion on tarkoitus tehdä yhtiöltä suorahankintoja. Omistuspohjan myötä yhtiö lienee julkinen hankintayksikkö, jolloin valtaosa tämän tekemistä hankinnoista tultaneen kilpailuttamaan julkisina hankintoina.

Sivulla 24 mainitaan, että yrityksen tavoitteena ei ole kilpailla yksityisten toimijoiden kanssa, vaan edesauttaa toiminnallaan yksityisen sektorin palvelutarjonnan kehittymistä. Liikenteenohjausyhtiön vaikutus alalla jo toimiviin yrityksiin ja niiden liiketoimintaan on syytä huomioida. Keskeinen kysymys on, kilpaileeko yhtiö alalla toimivien yritysten kanssa samoista hankkeista. Tulee myös huomioida muiden yritysten halukkuus päästä kilpailemaan liikenteenohjausyhtiön kanssa, mikäli tähän on lainsäädännössä pienikin mahdollisuus.

Erilaisten urakka- ja sopimusmallien toimivuus tulee myös huomioida sekä yhteisen työmaan pelisäännöt, mikäli liikenteenohjausta ajatellaan toteutettavaksi omina urakoinaan ja palvelusopimuksinaan erillään muusta infran rakentamisesta ja ylläpidosta.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

-

## **Lakiehdotukset**

### **Laki Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi**

-

### **Laki aluevalvontalain muuttamisesta**

-

### **Laki alusliikennepalvelulain muuttamisesta**

-

### **Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta**

Pykälä 2:

1) sulkea tunnelin tai tien ja osoittaa korvaavan reitin;

Mikä on Kuntien rooli?. Katuverkon käyttö ei ole ilman lupaa mahdollista.

6) osoittaa reitin vaarallisia aineita kuljettaville liikennevälineille ja erikois-kuljetuksille;

Mikä on ERIKU:n lupaviranomaisten ja kuntien rooli? Katuverkoille ei voida ohjata ko kuljetuksia ilman kunnan suostumusta.

7) tehdä muita välttämättömiä toimenpiteitä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi:

Kuntien katuverkkojen toimenpiteiden toteuttamisesta vastaavat kunnat itse.

Kohdat 1 ja 7 edustavat merkittävän julkisen vallan käyttöä, joka edellyttää viranomaisstatusta.

Pykälä 4:

Varautumisen näkökulmasta viranomaisten yhteistyökumppani ei voi olla yhtiö.

Pykälät 5 ja 7:

Viranomaisten häiriötilanteisiin liittyvä yhteydenpito tapahtuu Virve-verkon kautta, joka ei voi olla yhtiömuotoisen kumppanin käytettävissä.

#### **Laki meripelastuslain muuttamisesta**

-

#### **Laki rautatielain muuttamisesta**

-

#### **Muut esitykseen sisältyvät lakiehdotukset**

-

#### **Muita huomioita ja kommentteja**

#### **Muut mahdolliset huomiot**

-

Heikkilä Pasi

Oulun kaupunki

Malo Erkki

Oulun seudun liikenteenhallinta, Liikennevalotyöryhmä