

Asia: LVM/891/03/2017

## **Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi**

### Hallituksen esitys

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

Sen johdosta, että useat henkilöt ovat pyytäneet minua lausumaan liikenne- ja viestintäalan virastojen yhdistämisestä, esitän kunnioittavasti seuraavaa:

Ensinnä toteaisin, että on aika ajoin hyvä arvioida hallinto-organisaatioiden toimintaa etenkin jo siihen kohdistuu kritiikkiä tai esille nousee uusia tarpeita, jotka olisi otettava huomioon. Pelkkien organisatoristen "laatikkoleikkien" merkitystä ei pidä kuitenkaan liioitella. Perusrakenteeltaan hyvät organisaatiot taipuvat uusiinkin haasteisiin ilman radikaaleja muutoksia.

Nykyinen Liikenne- ja viestintäministeriön alaisten virastojen organisaatiomalli on toiminut hyvin. Liikenne- ja viestintäsektori vaativat erilaista osaamista eikä niiden organisatorinen yhdistäminen edistä mitenkään esimerkiksi liikennetoimialan digitalisaatiokehitystä, jota johtavat suuret ulkomaiset toimijat. Hallinnolliset säästöt yhdistämisestä ovat toissijaisia. Vastuu liikenneturvallisuudesta on taas hyvä pitää erillään muista liikennepoliittisista tavoitteista vastaavasta Liikennennevirastosta. Alkuperäiset perustelut nykyiselle kolmijaolle eivät ole kadonneet eikä esityksessä ole perusteluja tilanteen uudelleenarvioinnille. Uudistuksen tavoitteena olevia hyviä asioita voidaan edistää nykyisten organisaatioiden puitteissakin.

Virastojen toimintaan kohdistunut kritiikki on kohdistunut pääosin tiestön huonoon kuntoon, tienpitoon ja rataverkon ongelmiin. Valitettava tasoristeysonnettomuus oli seurausta riittämättömästä tulosohjauksesta. Määrärahojen riittävyys ja tulosohjauksessa asetettavat tavoitteet ovat kuitenkin ministeriön vastuulla. Määrärahoihin vaikuttaminen riippuu ministeriön toiminnasta ja strategioista. Viime kädessä kysymys on poliittisesta ohjauksesta eikä organisaatorakenteista.

Hyvin toimivaa hallintoa ei ole syytä lähteä kevein perustein muuttelamaan. Liikenne- ja viestintäministeriön tapana on muuttella organisaatioita, vaikka hallinnonalan tehtävät eivät ole muuttuneet. Tästä ei seuraa yksin myönteisiä vaikutuksia osaamisen tasoon, verkostoitumiseen ja työilmapiiriin.

Uuden viraston nimi ja toimiala muistuttaisi läheisesti ministeriön nimeä ja toimialaa. Organisaatiomalli, jossa kahdella organisaatiolla on lähes sama nimi ja periaatteessa sama toimiala ei ole hyvä. Uuden Liikenne- ja viestintäviraston alistaminen pelkästään rutiiniasioita käsitteleväksi hallintoviranomaiseksi ei välttämättä onnistu, koska virastoissa on korkeatasoista osaamista ja varmasti myös aktiivista väkeä. Uusi hallintorakenne voisi lisätä ristivetoa liikennehallinnossa.

Ministeriön rooli on viime vuosina kaventunut erityisesti liikennetaloudessa, mikä on näkynyt asioiden valmistelussa (yhtiöittämisshankkeet) ja hiljaisuudesta esimerkiksi pääkaupunkiseudun kaupunkibulevardiasianssa, jossa Liikennevirasto on toiminut ansiokkaasti. Norjassa liikenneministeriöllä on tukenaan erityinen liikennetalouteen erikoistunut laitos. Tätä puolta olisi Suomessakin vahvistettava liikennehallinnossa. Samalla pärjättäisiin vähän paremmin valtiovarainministeriön kanssa raha-asioissa.

Nykyisten virastojen pääjohtajat ovat edustaneet alansa asiantuntemusta ja ovat käyttökelpoinen resurssi esimerkiksi korkean tason kansainvälisessä yhteistyössä, jossa pienen maan edustajalta saatetaan vaatia virka-asemaa. Uuden Liikenne- ja viestintäviraston pääjohtajalta ei voida enää vaatia samanaikaisesti sekä tavarankuljetuslogistiikan että tietoturvakysymysten hallintaa. Tällöin virkaan saatetaan nimittää joku varsin hyödytön hallinnon yleismies. Tämä olisi selvä heikennys nykyiseen tilanteeseen.

Etenkin Viestintäviraston lakkauttaminen olisi suuri menetys tilanteessa, jolloin sen toimialaan ja yhteistyökykyyn mm. tietoturva-asioissa kohdistuu suuria haasteita. Ei uskoisi, että viestinnän merkitystä jopa liiaksi saakka korostava ministeriö on päätenyt tällaiseen ehdotukseen.

Uuden Väyläviraston toimiala on ehdottomasti liian kapea. Sillä tulisi olla osaamista ja laaja-alaista näkemystä liikennejärjestelmästä ja yhteiskuntakehityksestä. Kun vireillä on useita suuria liikenneinvestointeja, niiden harkitseminen ja valmistelu kaipaisi todella pätevää osaamista. Ministeriön innokkuus esimerkiksi Tallinnan tunneliasianssa on huolestuttavaa ja herättää varmankin ihmetystä Brysselissä.

Liikenneinvestointeihin liittyy myös vastuu kuljetuslogistiikasta ja pelkkä väylänäkökulma ei riitä tähän. Pääosa liikenteen kustannuksista kansantaloudessa ei muodostu liikenneinfrastruktuurista vaan kuljetuksista ja liikenteestä. Valtiolla tulisi olla joku viranomainen, joka osaa myös tätä puolta

ja siihen vaikuttamista. Liikennevirastosta on löytynyt tämäkin näkökulma. En puolla Liikenneviraston kaventamista Väylävirastoksi.

Loppulausuntonani toteaisin, että hyvin toimivia virastoja ei kannata vähillä syillä lähteä uudelleenorganisoimaan. Sensijaan olisi käytävä läpi mitä toiminnallisia puutteita nykyisestä toiminnasta löytyy ja mitä niiden osalta olisi tehtävä. Digitalisointia kannattaa ja tulee edistää, mutta varsinainen edistys riippuu kuitenkin yksityisistä toimijoista, joille ministeriö on kiitettävällä tavalla luonut lainsäädännöllisiä puitteita. Euromääräisesti ministeriön suurin vastuualue on liikenneinfrastruktuuri ja sitten liikenneonnettomuudet. Liikenneturvallisuuudessa on edistytty, mutta Suomelta puuttuu edelleenkin liikenneinvestoinnista esimerkiksi pitkä ajan (10 vuoden) ohjelma. Tällaisen laatiminen voisi olla hallinnonuudistuksia tärkeämpi tehtävä.

#### **Yleisperustelut**

-

#### **Yksityiskohtaiset perustelut**

-

#### **Lakiehdotukset**

-

Juhani Korpela  
Entinen kansliapäällikkö