

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

Konsulttiyhtiö Sitowise Oy arvioi, että liikennehallinnon uudistamisesta suurimmat hyödyt tulevat liikenteenohjauksen yhtiöittämisestä, joka eteneekin erillisenä hankkeena. Liikenne- ja viestintäviraston yhdistäminen ei tuo konsulttiyhtiön arvion mukaan konkreettisia hyötyjä, mutta sen sijaan kertaluonteiset hallintokustannukset ovat merkittävät. Muut hyödyt voivat toteutua, mikäli johtaminen onnistuu. Nämä siis eivät ole riippuvaisia varsinaisesta virastouudistuksesta. Esimerkiksi digitaalisten tietovarantojen ja avoimien rajapintojen hyödyntäminen on mahdollista hyvällä johtamisella – ilman virastouudistusta.

Liikenne- ja viestintäteknologian yhdistyminen on kuvattu esityksessä erinomaisesti, eikä virastouudistukselle sinällään olisi esteitä, jos liikennejärjestelmäsuunnittelu, liikenteen ja maakäytön yhteensovittaminen, ei olisi jäänyt esityksessä vaillinaiseksi. Joskin uuden viranomaistahon synnyttämiseen ylipäättään tulee suhtautua kriittisesti ja kysyä: voidaanko tavoitteet saavuttaa ilman uutta virastoa?

Ehdotettu virastouudistus yhdessä maakuntauudistuksen kanssa hajauttaa liikennehallintoa ja vaikeuttaa tehokkaan liikennejärjestelmän kehittämistä. Suomen liikenneverkko on valtakunnallinen kokonaisuus, jonka tulee toimia verkostona. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisvastuu tulee olla yhdellä valtion viranomaisella.

Näin laaja-alaisesta hallintouudistuksesta ei ole sovittu hallitusohjelmassa. Sen sijaan hallitusneuvotteluissa keskusteltiin nimenomaisesti rakennetun ympäristön hallinnon kokonaisuudesta.

Virastouudistuksen valmistelua kannattaisi jatkaa laajemmalla työryhmällä, jossa erityistarkastelussa on, miten maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus kytetään virastouudistukseen ja miten liikennejärjestelmän kehittämisvastuu selkiytetään.

Yleisperustelut

Liikennevirastolla on toimivat ja käytännölliset suhteet maakuntiin, kaupunkeihin ja elinkeinoelämään. Liikennevirastosta tulisi esityksen mukaan puhdas väylävirasto. Kaikki päätöksenteko, tutkimus ja strateginen suunnittelu siirtyisi Traficomiin. Kärjistäen voisi ilmaista, että suomalaiseseen liikennehallintoon syntyisi sekä käytäntö- että teoriavirasto, joita liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii ohjaamaan.

Perustellumpaa olisi keskittää arvostettuun Liikennevirastoon liikenteen kehittämisen kokonaisnäkemys, eikä perustaa sen rinnalle uutta virastoa. Pelkona on pikemminkin, että uusi liikennepolitiikka ja perinteinen väyläpolitiikka erkaantuvat toisistaan, koska Traficomiin keskittyisi muun muassa Maas-osaaminen, palvelukonseptointi, tietovarannot, kun taas väylävirastoon jäisi käytännön kokemus ja arjessa toimivat sidosryhmäsuhteet (maakunnat, kaupunki, elinkeinoelämä).

Liikennehallinnon kokoamisen tavoitteena tulee olla yksi vahva virasto, joka omaa holistisen näkemyksen liikennepolitiikasta ja jolla samalla on kontakti liikennesektorin käytännölliseen arkeen. Strategisen näkemyksen ja toimeenpanon eriyttäminen ei yleensä johda hyvään lopputulokseen.

Sidosryhmäyhteistyön kannalta olennaista on, että neuvotteluja käydään sellaisen tahon kanssa, joka osaa asiansa ja jolla on valtuuksia tehdä päätöksiä.

Yksityiskohtaiset perustelut

MAL-menettely on valtion ainoa todellinen väline ohjata yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa kaupunkien kasvua. MAL-neuvotteluissa valtiota on edustanut useampi ministeriö ja virasto. Virastouudistus lisäisi entisestään valtion ongelmalliseksi koettua moniäänisyyttä, jos liikennehallintoa jatkossa edustaisi liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom ja väylävirasto.

Maakäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnittelu on kaiken perusta. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne vaikuttaa juurisyyhyyn eli liikkumistarpeen syntymiseen. Siksi maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksilla on suuri merkitys etenkin vuoden 2050 ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Väärät maankäytön ratkaisut ja hajautuva yhdyskuntarakenne betonoivat lisääntyvät liikkumistarpeet vuosikymmeniksi. Esitys on unohtanut yhden tärkeimmän fokuksen

liikennepolitiikassa. Toteutuessaan virastouudistus heikentäisi tehokkaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista, johon esityksessä ei kiinnitetä lainkaan huomiota.

Esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Traficom vastaa valtakunnallisesta ja maakunnallisesta liikennejärjestelmän yhteensovittamisesta. Väylävirasto osallistuisi valtakunnallisten ja maakunnallisten liikennejärjestelmien laatimiseen sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen.

Vastuujako on epäselvä, eikä esityksestä selviä kenellä on tosiasiallinen valta liikennejärjestelmän kehittämisestä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa. Valtakunnalliset ja maakunnalliset liikennejärjestelmät on mainittu, mutta osallistumista kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnitteluun ei ole esityksessä edes mainintaa.

Kaupungistuminen ja siitä aiheutuva tarve rakentaa yhteiskunnan infrastruktuuri toiseen kertaan, aiheuttaa merkittävän haasteen yhdyskuntarakenteen tiivistymisen onnistumiselle. Se käytännössä ratkaisee saavutetaanko kaupungistumisen tuomat mahdollisuudet kiihdyttää talouden tuottavuutta ja siten talouskasvua, puhumattakaan päästötavoitteiden saavuttamisesta.

Esityksen mukaan kiinteistövarallisuus keskitettäisiin Traficomiin. Tämä hajauttaisi omaisuuden hallinnan kahteen eri virastoon, väyläomaisuuden hallinnan jäädessä väylävirastoon. Valtion hajautunut kiinteistöomaisuus lisääntyisi yhdellä uudella toimijalla, kun ongelma nykyisinkin on ollut toimijoiden lukumäärä.

Lakiehdotukset

-

Hievanen Sauli
SAK ry - Kasvu- ja vaikuttaminen osasto/SH