

Outi Nietola

2.2.2018

Aihe: LVM:n lausuntopyyntö 22.12.2018: Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleiset kommentit hallituksen esityksestä

Lakiesityksen tarkoitus on yhtiöittää Liikenneviraston meri-, tie- ja rautatieliikenteen ohjaustoiminta sekä näihin keskeisesti liittyvät suunnittelu-, tuki- ja hankintatoiminta sekä tietojärjestelmät ja -infrastruktuuri virastosta valtion osakeyhtiöksi. Tavoitteena on vahvan, investointikykyisen, kustannustehokkaasti toimivan ja maltillisesti voittoa tuottava valtion kokonaan omistaman erityistehtäväyhtiön perustaminen. Liiketalous -perusteinen toimintamalli tarjoaisi esityksen mukaan paremmat edellytykset liikenteenohjausjärjestelmien kehittämisen ja investointien tehokkaammalle kohdentamiselle. Tarkoitus on karsia liikennemuotokohtaisia, operatiivisen liikenteenhallinnan päällekkäisiä toimintoja ja selkeyttää liikenteenohjauksen toimijoiden rooleja ja tehtäväjakoa. Tämä toisi esityksen mukaan synergiaetuja, parantaisi asiakaslähtöisyyttä ja säästäisi kustannuksia. Taustalla on ajatus kehittää yksittäisten liikennemuotojen sijaan liikennejärjestelmää kokonaisuutena.

Liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tilaajana toimisi uudessa mallissa Liikennevirasto (nk. yhtiön strateginen kumppani). Perustettava yhtiö tarjoaisi liikenteen hallintaan ja ohjaukseen liittyviä palveluja suoraan tai välillisesti toisille yrityksille kuten varustamoille, rautatieliikenteen harjoittajille, tieliikenteen hoitourakoitsijoille ja sekä toimivaltaisille viranomaisille.

Liikennevirasto ostaisi vastaavat palvelut yhtiöltä perusväylänpidon määrärahoilla. Liikenteenohjaustoiminta siirtyisi siten lakiesityksen mukaan budjettitalouden ulkopuolelle. Perustettavan yhtiön liikevaihto muodostuisi tuosta summasta (vuoden 2019 osalta arvio 137 miljoonaa euroa). Liikenteenohjaustoimintoihin käytettävä summa olisi esityksen mukaan yhtiöittämisen myötä noin 7 miljoonaa euroa pienempi kuin tilanteessa, jossa toiminnot tuotettaisiin virastomuodossa. Yhtiö voisi hakea toiminnalleen myös ulkopuolista rahoitusta ja rahoittaa toimintaansa osittain maksullisilla palveluilla. Yhtiölle on tarkoitus asettaa maltillinen tuottotavoite. Yhtiömallin on esitetty myös tuovan joustoa investointeja varten tarvittavan rahoituksen hankkimiseen lainamarkkinoilta. Yhtiöittämisellä ei olisi vaikutusta yritysten viranomaismaksuihin tai veroihin.

Esityksen mukaan Liikenneviraston yhteistyö liikenteenohjausyhtiön kanssa liikenteen sujuvoittamiseksi mahdollistaisi väyläverkoston kapasiteetin tehokkaamman käytön ja vähentäisi näin väyläverkoston kulumista ja verkoston ylläpitokustannuksia, samoin kuin tarvetta investoida uusiin liikenneväyliin. Uusi yhtiö voisi siten välillisesti auttaa Liikennevirastoa perusväylänpidon määrärahojen optimoinnissa. Liikenteenohjauksen järjestelmien ja toimintojen keskittämisen ja yhtenäistämisen on myös esitetty parantavan toimintavarmuutta ja riskienhallintaa sekä varmistavan tehokas ja korkeatasoinen tietoturva. Yhtiön yksi tehtävä olisi tarjota liikenteenohjauksessa käytettävää ja toiminnan puitteissa syntyvää tietoa liikenteen toimijoiden käyttöön sekä jalostaa tietoa myös muiden palveluntuottajien hyödynnettäväksi.

Outi Nietola

2.2.2018

Liikenneviraston tiedonsaanti väylien käyttäjien tarpeista on tarkoitus turvata lainsäädännössä yhtiölle asetetulla tiedonantovelvollisuudella viranomaisille.

Hankkeen yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi on mainittu liikenteen ohjaustoimintaan liittyvien viranomaisten välisen yhteistyön turvaaminen. Tällä halutaan varmistaa muun muassa viranomaisten jatkuva ja ajantasainen tilannekuva liikenteestä sekä kyky ennakoita ja tunnistaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyviä riskejä.

Uudistuksen myötä liikenteenohjauksen osaamista tarvittaisiin jatkossa sekä Liikennevirastossa että liikenteenohjausyhtiössä. Itse viranomaisten tehtävät ja menettelytavat eivät muutu, vaan tehtävät siirtyvät sellaisenaan joko virastoon tai yhtiöön. Toiminnot on lähtökohtaisesti tarkoitus hoitaa nykyresursseilla. Resurssisäästöjä oletetaan saatavan nopeastikin, aluksi lähinnä yhteiskustannusten pienenemisenä. Esityksessä todetaan, että toivottavien synergiahyötyjen saavuttaminen edellyttää toimintojen rajapintojen (toimijoiden roolit ja ohjaus) ja tehtävien tarkkaa läpikäyntiä hallinnon alan ja muiden toimijoiden kanssa, yhteistyömenettelyjen pohdintaa sekä vahvaa, asiakastarpeisiin perustuvaa muutosjohtamista.

Metsäteollisuuden yleiset kommentit hallituksen esitykseen

Metsäteollisuus pitää liikennehallinnon rakenteisiin ja rahoitukseen liittyvissä uudistuksissa tärkeänä periaatetta, että riittävä rahoitus alempiasteisten väylien, erityisesti tiestön kunnossapitoon turvataan.

Metsäteollisuus pitää lakiesityksen yleistavoitteita eri liikennemuotoja koskevien liikenteenohjaustoimintojen keskittämisestä ja sitä kautta saatavista synergiahyödyistä kannatettavina. On hyvä, että myös liikenteenohjauksessa lähtökohdaksi otetaan koko liikennejärjestelmän kehittäminen ja tehostaminen yksittäisen liikennemuodon sijaan. Liiketalous -perusteisen toimintamallin tuominen liikenteenohjaustoimintoihin on perusteltua etenkin, jos lakiesityksessä arvioidut toimintojen kustannussäästöt realisoituvat, eivätkä elinkeinoelämän kustannukset uudistuksessa lisäänty.

Lakiluonnoksessa on arvioitu Liikenneviraston yhteistyön liikenteenohjausyhtiön kanssa mahdollistavan väyläverkoston kapasiteetin tehokkaamman käytön ja vähentävän näin väyläverkoston kulumista ja verkoston ylläpitokustannuksia, ja jopa tarvetta investoida uusiin liikenneväyliin. Mikä olisi uuden liikenteenohjauksen organisoitumalla tuoma konkreettinen lisäarvo yllämainittujen, sinänsä kannatettavien tavoitteiden saavuttamisessa verrattuna nykyiseen virastomalliin, ei kuitenkaan käy lakiluonnoksesta selkeästi ilmi.

Lakiesitykseen kirjattu uuden yhtiön tehtävä tuottaa liikenteenohjaukseen liittyvää tietoa muiden toimijoiden käyttöön on kannatettava ja tukee osaltaan myös metsäteollisuuden omaa kehitystyötä ja hankkeita digitalisaation hyödyntämiseksi kuljetusketjussa. Lisäksi metsäteollisuus näkee yleisesti paljon mahdollisuuksia avoimen tiedon ja digitalisaation hyödyntämisessä väylien, erityisesti tiestön kunnossapitotoimien kohdentamisessa (täsmäkunnossapito). Väylä- ja kuntotiedon mahdollinen hajaantuminen virastouudistuksessa useampaan organisaatioon korostaa ao. viranomaistahojen yhteistyön tarvetta.

Outi Nietola

2.2.2018

Uudistuksen myötä liikenteenohjaustoimintoihin liittyviä resursseja olisi jatkossa sekä Liikennevirastossa että uudessa yhtiössä. Metsäteollisuus pitää tärkeänä varmistaa lainsäädännöllä, että Liikennevirastolla (ja mahdollisella tulevalla Väylävirastolla) säilyy jatkossakin tieto väylien käyttäjien tarpeista.

Ajantasaisella ja ennakoivalla tiedolla liikenteestä ja liikenneolosuhteista on keskeinen merkitys metsäteollisuuden kuljetusten suunnittelussa. Toimivan liikenteenohjauksen kriittinen merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään, johtuen muun muassa digitalisaation ja automatisaation lisääntymisestä kuljetusketjussa sekä ilmaston lämpenemisestä, minkä johdosta esimerkiksi puunkorjuun kannalta erittäin haastavat leudot talvet todennäköisesti yleistyvät. Metsäteollisuuden näkökulmasta onkin tärkeää, että liikenteenohjaus toimii tehokkaasti, luotettavasti ja asiakaslähtöisesti myös tulevaisuudessa.

Yksityiskohtaiset perustelut

Metsäteollisuudella ei kommentteja tähän, ks. lakiehdotukset -osio.

Lakiehdotukset

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

1 luku, 1 §, 2 momentti: Liikenneviraston tehtävänä olisi järjestää perustason liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoaminen valtion maantieverkolla. Myös yksityisteiden ja katujen ylläpitäjät voisivat halutessaan hankkia liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita samoilta palveluntarjoajilta. Lisäksi 2 momentissa säädettäisiin, että Liikennevirasto voisi yhteistyössä kuntia ja yksityisteitä edustavien toimijoiden kanssa yhteensovittava maanteillä, kaduilla ja yksityistiellä tarjottavia tieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita.

Metsäteollisuus kannattaa 2 momentin mukaista yhteistyötä, jonka on esitetty edistävän yhtenäisten ratkaisujen käyttöä liikenteenohjauksessa eri tyyppisillä teillä ja sitä kautta lisäävän tieliikenteen ohjauksen selkeyttä sekä liikenneturvallisuutta.

2 luku, 2 §: Liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelun tarjoajalla on oikeus saada väylien kunnossapitoa sekä rakennustyömaita koskevia tietoja myös väylänpitäjinä toimivilta viranomaisilta. Lakiesityksessä todetaan esimerkiksi kunnostustöiden vaikutusten liikenteen sujuvuuteen voivan vaihdella päiväkohtaisesti. Tämän vuoksi esityksessä on pidetty tärkeänä ao. vaihtelevan olosuhdetiedon saamista liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen käyttöön nykyistä tehokkaammin, esimerkiksi vaihtoehtoisten reittien käytön lisäämiseksi.

Metsäteollisuus kannattaa 2 luvun 2 §:n mukaisia ehdotuksia. Ajantasainen liikenne- ja olosuhdetieto on erittäin tärkeä toimialan kuljetusten suunnittelun kannalta.