|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Lausuntoyhteenveto** | LVM/891/03/2017 |
|  |  |  |
| Konserniohjausosasto |  |  |
|  |  |  |
|  | 15.3.2018 |  |
|  |  |  |

**Lausuntoyhteenveto: Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi**

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) hallinnonalan virastouudistusta koskeva hallituksen esitys laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi lähetettiin 19.1.2018 laajalle lausuntokierrokselle. Lausuntoja pyydettiin laajasti eri taholta, minkä lisäksi esitys oli vapaasti kommentoitavana lausuntopalvelu.fi -portaalissa. Lausuntojen määräpäivä oli 23.2.2018. Vastauksia saatiin yhteensä 70 kappaletta. Ahvenanmaan maakunnan lausuntoa odotetaan 16.3.2018 mennessä.

**Yhteenveto**

* Virastouudistuksen tavoitteita kannatettiin, koska uudistus tukee liikennealan murrosta ja digitalisaatiota. Lisäksi katsottiin, että tietovarantojen kokoaminen yhteen luo uusia mahdollisuuksia.
* Muutosehdotuksia esitettiin runsaasti ja lausuntojen sävy oli vaihteleva. Myönteisimmin suhtautuvat ne, jotka ovat tavalla tai toisella osallistuneet valmisteluun.
* Kriittisin suhtautuminen oli Liikenneviraston jakautumiseen kolmeen eri osaan.
* Viestintäala suhtautui varauksellisesti Viestintäviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston yhdistämiseen. Uhkana nähtiin, että Viestintäviraston tehtäviä tullaan hoitamaan vain liikenteen näkökulmasta. Lisäksi lausunnoissa otettiin esille uuden viraston mahdollinen maksupolitiikka.
* Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston roolitusta esitettiin selkeytettäväksi, erityisesti liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Myös maakuntien yhteydenpito virastoihin olisi selkeytettävä ja roolitettava.
* Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston välinen työnjako ja valvonta tulisi täsmentää.
* Viranomaisten välinen METO-yhteistyö olisi turvattava sekä huolehdittava varautumisesta ja ympärivuorokautisista päivystysvalmiuksista.
* Kyberturvallisuuskeskuksen toiminta tulisi jatkossakin turvata. Lisäksi ratkaisuvalta ja organisaatio tulisi täsmentää.
* Palveluiden ulkoistaminen ja viranomaistehtävien siirrot tulisi rajata ja täsmentää.
* Esitettiin huolestuneisuus siitä, että on epäselvää, kumpi virastoista vastaa maankäytöstä ja kaavalausunnoista uudessa tilanteessa.
* Pidettiin tärkeänä, että kummankin viraston tehtäviin kuuluu ympäristöhaittojen vähentäminen omalla toimialallaan.
* Muutokset edellyttävät hyvän henkilöstöpolitiikan noudattamista sekä osaamisen turvaamista.
* Erityiskysymyksenä nostettiin esille: museo- ja perinnetoiminta, kaupungistuminen sekä tilastoyhteistyö.

Saadut lausunnot

1. Ministeriöt
   1. Työ- ja elinkeinoministeriö

TEM viittaa **yhtiöittämisen** osalta sitä koskevaan aiempaan lausuntoonsa (TEM/259/03.01.08/2018) ja korostaa siinä esiin nostettujen seikkojen riittävän huomioon ottamisen olennaisuutta erityistehtäväyhtiön perustamisessa ja toiminnassa.

TEM katsoo aiheelliseksi korostaa lausunnossa TEM/2154/03.01.08/2017 esiin nostettuja kilpailun toimivuuden turvaamiseen liittyvien seikkojen sekä kilpailulainsäädännön huomioon ottamista **Ilmatieteen laitoksen** toiminnan suunnittelussa. Etenkin **kilpailuneutraliteettisäännösten** ja **EU:n valtiontukisääntelyn** noudattaminen on varmistettava laitoksen toiminnassa.

TEM on toistuvasti edellyttänyt, että **Kyberturvallisuuskeskuksen** asema valtion yhteisenä ja horisontaalisena turvallisuustoimijana otettaisiin valmistelussa huomioon ja riittävän laaja-alaisesti selvitettäisiin, mikä olisi soveltuvin organisaatio tai organisoitumistapa toiminnan hoitamiseksi jatkossa. TEM on pitänyt toiminnallista yhteyttä LVM:n hallinnonalan laajaan viranomaiseen kyseenalaisena. TEM katsoo, että Kyberturvallisuuskeskuksen **aseman ja itsenäisyyden** riittävä turvaaminen sekä sen **rahoituksen pitäminen erillään** uuden virastokokonaisuuden yleisistä määrärahoista voivat olla tässä vaiheessa riittävä ratkaisu keskuksen asemaa koskevien huolten vähintäänkin pienentämiseksi.

* 1. Puolustusministeriö

Uudistuksen suunniteltu toteutusaikataulu, jonka mukaan virastouudistus tulisi voimaan 1.1.2019, on **kireä**. Ensimmäiset luonnokset hallituksen esityksistä syntyivät myöhäisessä vaiheessa ja niitä on jouduttu työstämään pikaisella aikataululla puolustushallinnossa. Perustelut ovat edelleen **puutteellisia**.

Liikenne- ja viestintäviraston ehdotettu asema **aluevalvontaviranomaisena** edellyttää **ympärivuorokautista päivystysvalmiutta** vuoden jokaisena päivänä. Tästä ei ole lakiesityksessä mainintaa. Mikäli uudistus toteutetaan, tulee uusille perustettaville virastoille asettaa konkreettinen **varautumis- ja valmiusvelvoite** ja säätää tästä aiheutuvista kustannuksista lain tasolla.

Puolustusministeriö pitää tärkeänä, että ne uuden organisaation yhteistyötahot, tehtävät ja toiminnot, jotka koskettavat **sotilasilmailuviranomaisen** toimintaa, säilyvät riittävän hyvin tunnistettavina myös virastouudistuksen jälkeen.

Niiden tehtävien hoitaminen, joista **Kyberturvallisuuskeskus** on vastannut, ei saa uudistuksen yhteydessä vaarantua.

Valmistelussa tulisi arvioida, vaikeutuuko **puolustusvoimien taajuushallinta** ja **poikkeusoloihin varautuminen**, kun taajuushallintayksikkö sijoitetaan osaksi yhtä taajuuksia käyttävää toimialuetta ja sen alayksikön alayksiköksi. Taajuushallinnan tulisi jatkossakin olla **toimialaneutraalia**, **markkinaneutraalia** ja mahdollistaa valtion keskeisen tehtävän eli turvallisuustoiminnan taajuusresurssit kaikissa turvallisuustilanteissa. Puolustusministeriö korostaa, että puolustusvoimilla tulee olla tieto siitä, **minkä tahon** kanssa sovitaan taajuusasioihin liittyvistä periaatteista. Lisäksi olisi varmistettava, että uudessa virastossa **resursoidaan** myös **taajuushallinnan poikkeusolojen suunnittelu.**

* 1. Ulkoministeriö

Ulkoasianhallinnon näkökulma kohdentuu erityisesti tieto- ja kyberturvallisuuteen. Fyysinen ja dataliikenne ovat lähentyneet digitalisaatiokehityksen myötä, mutta toimialat ovat kuitenkin kaukana toisistaan, jotta voitaisiin saavuttaa muuta kuin **marginaalisia hyötyjä**. Liikenne- ja viestintävirasto muistuttaa tilannetta, joka vallitsi ennen väliportaan hallinnon purkamista. Esityksestä ei ilmene esimerkkejä **muista maista, joissa vastaavalla kehityssuunnalla olisi saavutettu tavoiteltuja hyötyjä**.

Viestintävirasto on **Kyberturvallisuuskeskuksen** kautta osaava ja arvostettu toimija alallaan. Kyberturvallisuuden merkitys kasvaa jatkuvasti. Sen vuoksi Kyberturvallisuuskeskuksella on keskeinen rooli yhtenä kansallisen kyberturvallisuuskentän keskeisimpänä toimijana ja siten osana kansakunnan kokonaisturvallisuutta. Sen **asemaa tulee edelleen vahvistaa** ja synergiaetujen etsiminen keskenään hyvin erilaisia virastoja yhdistämällä ei vaikuta olevan keino lisätä toiminnon vaikuttavuutta.

Yleisperusteluissa ei ole kuvattu, kuinka esitetty uudistus parantaisi ko. toiminnon toimintaedellytyksiä osana suurempaa virastokokonaisuutta. Viestintävirastolla on kansallisen turvallisuusviranomaisen (NSA, National Security Authority) verkostomaisessa toiminnassa oma keskeinen roolinsa NCSA-tehtävässä (National Communication Security Authority) osana kansainvälisessä turvallisuusyhteistyössä. Tämä rooli toteutuu hyvin Viestintävirastossa, mutta muutostilanteen vaikutuksia ei ole esityksessä juuri kuvattu. Ulkoasiainhallinnon kannalta Viestintäviraston, sen Kyberturvallisuuskeskuksen, NCSA:n ym. toimintaympäristön muuttaminen ei ole yksinomaan yhden hallinnonalan sisäinen asia, vaan sitä ja **yleensä kyberturvallisuustoimintojen järjestelyä tulisi tarkastella erillisenä elementtinä laajapohjaisesti**.

Uudistukselle esitetyt perustelut **eivät huomioi kattavasti** yhdistettäväksi kaavailtujen toimintojen **erityisluonnetta** ja tavoiteltua ratkaisua tulisi kuvata kaavailtuine synergiahyötyineen tarkemmalla tasolla erityisesti kyberturvallisuuteen liittyvien kysymysten osalta.

* 1. Sisäministeriö

Turvallisuusviranomaiset tekevät säännöllistä yhteistyötä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuus-viraston ja Viestintäviraston kanssa. Virastouudistuksen yhteydessä tuleekin huomioida tulevien virastojen **yhteistyön jatkuminen** hallinnonrajojen ylittävästi. Liikennevirasto ja ELY -keskukset tekevät poliisin kanssa yhteistyötä automaattisen liikenteenvalvonnan toteuttamisessa. Tämän poliisin yhteistyötahon tulisi olla jatkossakin viranomainen, koska liikenteenvalvontaan liittyy julkisen vallan käyttöä. Liikenneviranomaiset vastaavat automaattisen liikennevalvonnan valvontatolppien ja tiehen upotettuja tunnistimien asentamisesta sekä ylläpidosta. Tämä tulisi huomioida esimerkiksi Väyläviraston tehtävissä.

Sisäministeriö pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirastolle ja Väylävirastolle asetetaan riittävä varautumisvelvoite normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Jatkovalmistelussa tulisi tarkemmin määritellä **vastuutaho** niiden tietojärjestelmien osalta, jotka eivät selvästi sisälly liikenteenohjausyhtiön vastuulla olevien liikenteenohjauksen tietojärjestelmiin. Näitä ovat esimerkiksi Liikenneviraston **rataverkoston valvontakamerajärjestelmät** tai väylien **turvallisuuteen liittyvät tietojärjestelmät**.

Turvallisuusviranomaiset tekevät Viestintäviraston kyberturvallisuuskeskuksen kanssa säännöllistä yhteistyötä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan muutoksen yhteydessä tuleekin huomioida, että **kyberturvallisuuskeskuksen osaaminen, resursointi ja yhteistyökyky säilyvät myös Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä.**

* 1. Oikeusministeriö

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että uudistusta **perustellaan** lähes **vastaavilla näkökohdilla kuin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla 2010 toteutettua virastouudistusta**, jolloin silloiset eri liikennemuotojen viranomaistehtäviä hoitaneet **6 virastoa yhdistettiin** Liikenteen turvallisuusvirastoksi ja Liikennevirastoksi. Esitysluonnoksesta ei käy ilmi, mitä epäkohtia nykyisessä virastorakenteessa on havaittu tai miten sen ei voida enää katsoa vastaavan mahdollisiin toimintaympäristön muutoksiin. Ehdotuksesta jää vaikutelma, että uudistuksessa on kyse **LVM:n strategisesta valinnasta**.

Ehdotetun organisaatioratkaisun on katsottava olevan monilta osin **vaikeasti sovitettavissa uudistuksen tavoitteisiin**. Esitysluonnoksen perusteella on vaikea hahmottaa, miten ehdotettu virastorakenne yhtiöittämisratkaisuineen selkeyttäisi viranomaistehtävien hoitamiseen liittyvää työnjakoa tai vahvistaisi etenkään Liikenneviraston asemaa. Muodostettavan **Väyläviraston** on esitysluonnoksen perusteella tarkoitettu jäävän lähinnä **tilaajaorganisaatioksi**. Epäselväksi jää, miten uudistus edistäisi asiakaslähtöisyyttä ja miten asiakkuudet liikenteen ja viestinnän aloilla kohtaavat virastojen yhdistämistä vaativalla tavalla.

**Ohjaus- ja suunnitteluvallan** hajauttamista merkitsevien ehdotusten on puolestaan **vaikea** **katsoa** **tukevan** uudistuksen **tavoitteita** hallinnonalan työnjaon selkiyttämisestä ja strategisen ohjauksen vahvistamisesta. Järjestely muodostuu ongelmalliseksi myös maakuntauudistuksen myötä uudistuvan maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun näkökulmasta. Virastojen **ohjausroolit** muodostuisivat **päällekkäisiksi**. Uudistuksen tarvetta ja toteuttamiskeinoja on aiheellista vielä jatkovalmistelussa harkita. Hyvän hallinnon takeiden turvaamisen kannalta, ehdotetun virastorakenteen tarkoituksenmukaisuutta tulee arvioida jatkovalmistelussa.

Keskitettäessä laaja, monitahoinen ja yhteiskunnallisesti merkittävä toimeenpano- ja sääntelyvallan lohko yhdelle viranomaistaholle organisaatiolaissa on pyrittävä säännösperusteisesti huolehtimaan **päätöksenteon** **riippumattomuuden** ja tehtävien hoitamiselta vaadittavan **asiantuntemuksen** **varmistamisesta**. Lakiehdotusta on perustuslain 119 §:n 2 momentin vuoksi välttämätöntä täydentää säännöksillä, joista käy ilmi, miten kyberturvallisuuskeskuksen organisaatio määräytyy ja miten ratkaisuvalta on sille kuuluvissa asioissa tarkoitus järjestää.

* 1. Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan Viestintävirastolla ja sen **Kyberturvallisuuskeskuksella** on **merkittävä** **rooli** kansallisen ja kansainvälisen kyberturvallisuuden edistäjänä koko yhteiskunnassa. Esitetyllä muutoksella tavoitellaan toiminnan synergiaetujen lisäämistä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. **Uhkana** on, että Viestintäviraston nykyisiä tehtäviä tullaan uudessa virastossa tekemään liiaksi **vain** **liikenteen** **näkökulmasta**. Viestintäviraston tehtävien merkitys yhteiskunnalle tulee voimistumaan ja laajenemaan uusille alueille nykyisten keskeisten tehtävien lisäksi. Hallinnon asiakkaan näkökulmasta ehdotettu Viestintäviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston **yhdistäminen** **ei** **välttämättä** **tuota** **lisäarvoa** eikä esityksestä käy selvästi esille, mitä muita kuin vähäisiä hyötyjä ehdotetulla uudistuksella voitaisiin saavuttaa – viranomaispalvelujen tarjoamiseen **vaikutus** voi olla jopa **päinvastainen**.

Virastoja kehitettäessä tulisi ottaa huomioon **valtion** **kokonaisetu** ja pyrkiä hallinnonalakohtaisia ratkaisuja laajemminkin **valtioedun** **turvaaviin** **ratkaisuihin** ja arvioida muutosvaihtoehtoja, jotka sisältävät hallinnonalan ulkopuolisia toimintoja. Uudistukselle esitetyistä perusteluista ei riittävällä tavalla käy esille, mitä kaavailtuja synergiaetuja esitetystä virastojen yhdistämisestä syntyisi. Esityksestä **puuttuvat** **taustatiedot** ja perustelut siitä, **miten virastojen rooli selkiytyy ja prosessi tehostuu**, kun kokonaisuus hajautetaan kahteen virastoon.

HE:ssa ei ole kvantitatiivisia laskelmia virastouudistuksen avulla saavutettavista hyödyistä. Esityksessä ei ole myöskään asetettu vuosittaisia tavoitteita säästöjen ja tuottavuuden kehitykselle esim. seuraavalle JTS-kaudelle 2019-2020. Hyötyjä arvioidaan syntyvän valtionhallinnon sijasta elinkeinoelämälle uuden yritystoiminnan kautta, joita voi olla vaikea tunnistaa.

* 1. Ympäristöministeriö

Ympäristöministeriön hallinnonalan näkökulmasta **nykyinen** liikennehallinnon **virastorakenne** **on** **toiminut** **hyvin**. Ministeriön näkemys on, että alueidenkäyttöä ja liikenteen ympäristövaikutuksia koskevassa yhteistyössä ei ole ollut virastorakenteesta johtuvia ongelmia. Ympäristöministeriö katsoo, että uudistukseen liittyy **ilmastonmuutoksen** **hillintään** ja muihin **liikenteen** **ympäristökysymyksiin** liittyvän työn kannalta myös **riskejä** mm. maakäytön suunnittelun kannalta tärkeiden tehtävien pirstaloitumisen vuoksi. Jos virastouudistus etenee HE-luonnoksessa esitetyn organisaatiomallin mukaisesti, ympäristöministeriö haluaa tuoda **jatkovalmistelussa** **huomioitavaksi eräitä näkökohtia**.

Liikennevirastossa on merkittävää liikennejärjestelmä- ja maankäyttöosaamista, ja tämä yhteistyö on tärkeää myös työssä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. HE-luonnoksen mukaan liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevat tehtävät jakautuisivat kahteen virastoon. Liikennejärjestelmän kannalta tärkeät joukkoliikenteeseen ja kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät tehtävät sijaitsisivat Liikenne- ja viestintävirastossa, ja liikenteen ja maanäytön yhteensovittamista koskevat tehtävät Väylävirastossa. Ympäristöministeriö katsoo, että **maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ei tule käsittää liian suppeasti** vain väylänpidon näkökulmasta, vaan kyseessä on **laaja kokonaisuus**, jolla vaikutetaan osaltaan koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen ja taloudellisuuteen, kansalaisten arjen sujuvuuteen ja elinkeinoelämän toimintaan. Osallistuminen maankäytön suunnitteluun ja siihen liittyvään yhteistyöhön koskee ympäristöministeriön mielestä molempia virastoja.

HE-luonnoksen mukaan kummankaan viraston **lakisääteisiin tehtäviin** ei sisältyisi liikenteen aiheuttamien ympäristöhaittojen rajoittaminen. **Kestävän kehityksen edistäminen sisältyisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin ja Väyläviraston toiminta-ajatukseen**. **Ympäristöministeriö ei pidä tätä riittävänä**, vaan katsoo, että liikenteen aiheuttaminen ympäristöhaittojen rajoittamisen tulisi sisältyä vähintään Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuten nykyisessäkin laissa. Lisäksi tulisi harkita, että vastaava tehtävä kuuluisi myös Väylävirastolle oman toimialansa osalta. **Virastouudistuksella ei sinänsä ole välittömiä ympäristövaikutuksia**. Virastojen toiminta ja sen painotukset vaikuttavat kuitenkin merkittävästi liikennejärjestelmän ympäristöystävällisyyden kehittymiseen. Ympäristöministeriö katsoo, että molempien virastojen toiminnassa tulisi painottua edelleen vahvasti myös ”perinteisten” joukkoliikenteen ja sen edellytysten kehittäminen, kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen liikennejärjestelmässä ja väylänpidossa sekä kestävän liikkumisen mahdollistavan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuden suunnitteluyhteistyö.

* 1. Maa- ja metsätalousministeriö

Maa- ja metsätalousministeriö pitää LVM:n alaisen hallinnon ehdotettua virastouudistusta kannatettavana. Kun uudistus mahdollistaa **digitalisaation ja viranomaisten keräämän liikenteeseen liittyvän avoimen tiedon** aikaisempaa tehokkaamman hyödyntämisen, se avaa liikennemarkkinoille uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja edesauttaa uusien palvelujen syntymistä markkinoille.

1. Virastot ja laitokset
   1. Poliisihallitus

Uudistuksen tavoitteet ovat selkeät ja toteutuessaan ne selkeyttävät toimintaan liittyviä viranomaistehtäviä ja sujuvoittavat liikennealan sääntelyä. Pyrkimys edesauttaa liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena on tavoittelemisen arvoinen.

Poliisihallitus näkee **paljon hyvää** virastojen yhdistämisessä ja yhtyy siihen näkökulmaan, että valvonta-, ohjaus- ja lupa-asioiden keskittäminen mahdollistavat vahvan oikeudellisen asiantuntijapohjan ja edellytykset myös paremmille viranomaispalveluille. Viranomaistoimintojen keskittäminen ja yhdistäminen tuovat strategiseen ohjaukseen uusia näkökulmia ja edellytyksiä kehittää viranomaistoimintaa eri asiakastarpeisiin sekä kehittää ja yksinkertaistaa ohjaus- ja lupatoimintoja.

**Liikenneviraston tietovarantojen** osalta on tärkeää varmistaa, että liikenteenohjaustoiminnassa syntyvä tieto on tulevaisuudessa jaettavissa teknisesti nykyaikaisin ratkaisuin tätä tietoa tarvitseville tahoille kuten viranomaisille. Tiedon jakamisen yhteydessä tulee huomioida riittävä **tietosuojan** taso ja **salassa pidettävien tietojen suojaus**.

Poliisihallitus korostaa **liikenneturvallisuuden** huomioimisen merkitystä uudistuksessa. Esimerkiksi ajantasaisen informaation välittäminen tietoturvallisesti tulee jatkossa yhä keskeisemmäksi liikenneturvallisuuden tekijäksi. Uudistuksessa tämä toteutuu ja sen myötä tuodaan viestintä ja liikenne kiinteämmin toistensa yhteyteen.

**Esitys on hyvä** ja siinä on huomioitu hyvin poliisin tarpeet. On tärkeää, että uudistuksen jälkeen **tiedonvaihto** ja **tiedon yhteiskäyttö** pysyy sujuvana ja että yhteistoiminnasta aiheutuvat kustannukset pysyvät maltillisina.

* 1. Maanmittauslaitos

Hallituksen esityksen lähtökohdat ja tavoitteet ovat asianmukaiset.

Liikennejärjestelmän suunnittelemiseen, kehittämiseen ja yhteensovittamiseen sekä erityisesti siihen liittyen maankäytön suunnitteluun liittyvät **vastuut LVM:n ja tulevien Traficomin ja Väyläviraston kesken** vaativat selkiyttämistä. Yhteistyömalli kuntiin ja alueille sekä yleisesti sidosryhmätoiminnan tasot ja toimintamallit olisi täsmennettävä.

Yhteys **maakuntauudistukseen** olisin tiedostettava ja tarve **selkiyttää näitä yhteyksiä ja vastuita** vielä valmisteluprosessin aikana on olemassa.

Liikennejärjestelmä-termin laajeneminen tämän muutoksen yhteydessä on otettava lain perusteluissa huomioon.

LVM:n virastouudistus on suunniteltu tapahtuvaksi jo 1.1.2019 ja maakuntauudistus 1.1.2020. On selvitettävä, miten toiminta esim. kaavalausuntoja ja yleistä maankäytön suunnittelua koskien varmistetaan **vuoden 2019 siirtymäaikana**. Maanmittauslaitoksen tehtäviin liittyen tulisi koko ajan olla selvää, miten omistajapuhevaltaa valtion puolesta käytetään.

Perustettavien virastojen **tehtävien jaon ja vastuiden** tulee olla selkeitä, kun kysymys on liikenteeseen ja liikennöintiin osallistuvien tahojen **turvallisuudesta**.

Maanmittauslaitos katsoo, että **kyberturvallisuuskeskuksen** toiminnan turvaaminen on hyvin kuvattu lakiehdotuksessa. Tilannekuvan, uhkien ja häiriötilanteiden hallinnan toimintaketjujen käytännön toimivuutta eri toimijoiden (ministeriöt, virastot, Kyberturvallisuuskeskus, Valtori jne) välillä on tehostettava ja selkiytettävä.

Esityksen perusteella tieto-omaisuuden hallinnan yhdistäminen ja selkeiden vastuiden määrittäminen luovat edellytykset tietopääoman paremmalle hyödyntämiselle. Maanmittauslaitos esittää kuitenkin vielä tarkasteltavaksi, missä määrin on syntymässä **vain yhden sektorin tietovirasto**. On myös selvitettävä sanotunlaisen viraston muodostamisen mahdollisia vaikutuksia muuten julkishallinnossa. Toisaalta tietovarantoja on esityksen mukaisesti menossa myös yhtiölle ja Väylävirastolle.

* 1. Ilmatieteen laitos

Ilmatieteen laitos pitää esitysluonnosta **hyvänä ja kannatettavana** eikä sillä ole lausuttavaa hallituksen esityksen sisällöstä.

* 1. Oikeusrekisterikeskus

Oikeusrekisterikeskus toimii luonnoksessa mainittujen rikos- ja sakkorekisterin rekisterinpitäjänä ja luovuttaa tietoja mainituista henkilörekistereistä liikenteen lupamenettelyjen luotettavuus- ja soveltuvuusharkintaa varten. Oikeusrekisterikeskus on kiinnittänyt huomiota omaan toimialaansa ja erityisesti perustettavan viraston tiedonsaantioikeuksiin.

Muutokset koskien tiedonsaantipykäliä olisivat luonnoksen mukaan **teknisluonteisia** ja koskisivat tiedonsaantioikeutetun viranomaisen nimeä. Oikeusrekisterikeskuksella **ei ole huomautettavaa** perustettavan viraston tiedonsaantisäännöksistä.

* 1. Liikennevakuutuskeskus

Liikennevakuutuskeskus pitää virastouudistukselle asetettuja tavoitteita synergiaetujen kautta haettavista asiakaslähtöisistä tehokkuuseduista **kannatettavana**. LVK kannattaa sääntelykehyksen modernisointia siten, että elinkeinotoiminnalle, kuten liikenteen digitaalisille palveluille, taataan vakaa ja kehityksen mahdollistava toimintaympäristö. Tätä tukee esityksen tavoite tietopääoman laajemmasta ja tehokkaammasta hyödyntämisestä.

On kuitenkin varmistettava, ettei toimintojen yhdistämisellä vaaranneta eri virastojen ja toimijoiden lakisääteisiä- sekä muita palvelutehtäviä. Virastoilta tulee voida jatkossakin edellyttää **selkeää tehtävä- ja toimivaltajakoa** sekä asiakkaiden ja sidosryhmien näkökulmasta **ennakoitavuutta** ja **vakautta**. Edelleen on varmistettava, että eri sektoreiden asiantuntemus ja palvelutaso säilyvät vähintään uudistusta edeltävällä tasolla.

* 1. Oikeuskanslerinvirasto

Liikenteen palveluista annetun lain mukainen **liikenneasioiden rekisteri** sisältää henkilötietoja ja on yhteiskunnan perusrekistereitä. Myös **Viestintäviraston** tietovarannot sisältävät henkilötietoja. **Liikenneviraston** tietovarannot puolestaan sisältävät rajallisesti henkilötietoja. Tulee kiinnittää huomiota siihen, mitä **perustuslakivaliokunta** on 7.2.2018 liikenneasioiden rekisteristä lausunut (PeVL 2/2018 vp–HE 145/2017 vp).

Yhteisesti voidaan todeta, että henkilötietoja sisältävien rekistereiden osalta tulee kiinnittää huomiota **EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen sisältöön** (erityisesti yleisen tietosuoja-asetuksen artiklat 6, 7, 9 ja 10) sekä sitä täydentävään ja rinnakkain sovellettavaan **uuden kansallisen tietosuojalain** tulevaan sisältöön sekä arvioida näiden lisäksi tarvittavaa **erityislakitasoista** sääntelyä. Sääntelykokonaisuuden selkeyden ja käytännön sovellettavuuden kannalta on olennaista, että sektorikohtaiseen lainsäädäntöön ei sisälly, ellei se ole tarpeen, erillisiä tietosuojaa ja henkilötietojen käsittelyä koskevia säännöksiä

Virastomuutoksessa on elimellistä kiinnittää huomiota siihen, että **Kyberturvallisuuskeskuksen** eri toiminnot ja toimintaedellytykset eivät häiriinny.

Käsiteltävänä olevasta lakiesityksestä tulisi käydä ilmi aiottujen uusien **virastojen tehtävien ja työnjaon vähintään yleiset raamit**, jotta voidaan arvioida mm. tavoitteina esitettyjen hyötyjen ja vaikuttavuuden saavutettavuutta.

Hallituksen esityksessä tulisi kuvata, miksi hallinnonalan uudistamisen vaihtoehdoista on päädytty lakiesityksen sisältöiseen vaihtoehtoon.

Virastouudistuksen **kertaluonteisia kustannuksia** tulisi pystyä arvioimaan edes suuntaa-antavasti. **Väylänpidon** potentiaalisia kustannussäästöjä ei ole arvioitu. Pitkällä aikavälillä julkiselle taloudelle ja kansantaloudelle mahdollisina arvioitujen taloudellisten hyötyjen saavuttaminen jää **liian yleisen tason** maininnan varaan. Olisi aiheellista arvioida myös sitä, onko virastouudistuksella mahdollisesti negatiivisia vaikutuksia elinkeinoelämän toimijoille.

**Liikenne- ja viestintävirastosta sekä Väylävirastosta annettujen lakien** **ja ilmailulain** säätämisjärjestysperusteluita on tarpeen täydentää.

* 1. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää hallituksen esitystä **hyvänä ja perusteltuna**. Esitetty uudistus on **välttämätön** liikenne- ja viestintäsektorin merkittävän toimintaympäristön muutoksen toteuttamiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi.

* 1. Liikennevirasto

Liikennevirasto on osallistunut esityksen valmisteluun ja siihen liittyneeseen työryhmätyöskentelyyn laajasti ja **puoltaa** esitystä.

Liikennevirasto pitää virastouudistuksen tavoitteitta **kannatettavina**.

* 1. Viestintävirasto

Viestintävirasto **kannattaa** hallituksen esitysluonnosta. Viestintäviraston mielestä molemmissa hallituksen esitysluonnoksissa olevat kehittämisehdotukset ja lakiesitykset ovat **perusteltuja ja hyviä**. Virastouudistus ja liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden yhtiöittäminen parantaisivat ja vahvistaisivat Viestintäviraston näkemyksen mukaan hallinnonalan mahdollisuuksia vastata muuttuvan toimintaympäristön kehitykseen.

Viestintävirasto katsoo, että virastouudistus edistäisi liikenteen **digitaalisten palveluiden** ja muun **digitaalisen liiketoiminnan** kasvuympäristön kehittämistä ja rakentamista. Viestintäviraston mielestä virastouudistus vahvistaisi myös **poikkihallinnollisuutta ja siilottomuutta** hallinnonalan toiminnassa. Virastouudistus kokoaisi viestintä- ja liikennesektorin palvelut yhteen helposti lähestyttävään **palvelukokonaisuuteen.**

Viestintävirasto katsoo, että luonnos hallituksen esitykseksi laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi on **erinomainen ja perusteltu.**

* 1. Valvira

Esityksen tavoitteet ovat **hyviä**, mutta Valvira ei tunne riittävästi hallinnonalan tilannetta, että voisi ottaa tavoitteen toteutumiseen tarkemmin kantaa.

**Kyberturvallisuuskeskuksen** asema yhdistetyssä uudessa Liikenne- ja viestintävirastossa näyttää hallituksen esityksen luonnoksen perusteella olevan sekä toiminnallisesti että organisatorisesti nykyistä selkeämpi. Kyberturvallisuuskeskus on nytkin Valviran käsityksen mukaan toiminut tehtävässään hyvin, mutta on hyvä, että joustavuutta ja nopeutta korostetaan. Tarkoituksenmukaiselta vaikuttaa myös vahvempi organisatorinen asema.

* 1. Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Liikenneviraston liikenteenohjauspalvelujen yhtiöittämisen osalta Kilpailu- ja kuluttajavirasto selvyyden vuoksi viittaa 6.2.2018 antamassaan lausunnossa esittämiinsä kannanottoihin ja niiden perusteluihin. Muilta osin ei ole huomautettavaa asiassa.

* 1. Rajavartiolaitoksen esikunta

Rajavartiolaitoksella **ei sinällään ole huomauttamista** nyt ehdotettavaan Liikenneviraston tehtävien yhdistämiseen uuteen perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon, vaan se pitää ehdotusta tietyllä tavalla jopa **perusteltuna**, ainakin sidosryhmäyhteistyön yksinkertaistamisen ja hallinnon tehokkuuden näkökulmasta.

* 1. Museovirasto

Muutosten tavoitteet ovat sinänsä **hyvät ja oikeansuuntaiset.**

Museovirasto nojaa jäljempänä olevissa ehdotuksissaan mm. valtioneuvoston vahvistamaan **Kulttuuriympäristöstrategiaan** (2014) ja valtion 2010 valmistuneeseen **kiinteistöstrategiaan** ja sen pohjalta laadittuun **ehdotukseen** valtion kulttuurihistoriallisesti merkittävän kiinteistövarallisuuden hallinnan ja hoidon järjestämisestä.

Museovirasto pitää ensisijaisena valtion **väyläomaisuuden** **keskittämistä Väylävirastoon**. Tulevien Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston roolit **kulttuuriomaisuuden haltijoina** tulee riittävästi yksilöiden huomioida lakien valmistelussa. Tämän vastuun on näyttävä myös virastojen toiminnan **budjetoinnissa ja organisaatiossa** riittävinä taloudellisina, osaamis- ja henkilöstövoimavaroina. Liikennevirasto on pitänyt yllä kulttuuriperinnön vaalimisen jatkuvuutta eikä sitä pidä tässäkään uudistuksessa katkaista.

Museovirasto viittaa myös **lakiin Metsähallituksesta**. Sen yleistehtäväksihän on osoitettu mm. käyttää, hoitaa ja suojella hallinnassaan olevaa valtion maa- ja vesiomaisuutta kestävästi. Metsähallituksen **julkisiin hallintotehtäviin** on ilman tuottovaatimusta sisällytetty myös kulttuuriomaisuuden vaaliminen. Nämä tehtävät eivät ole sellaisenaan siirrettävissä nyt muodostettavina oleville virastoille mutta kummallekin virastolle on **osoitettava vastuu** hallinnonalansa tuottaman valtion kulttuuriperinnön vaalimisesta. Liikenne- ja viestintäviraston kohdalla ehdotuksessa jää avoimeksi mikä on sen konkreettinen rooli käytöstä jääneiden kulttuurihistoriallisten kohteiden haltijana.

Museovirasto esittää, että sekä **Liikenne- ja viestintävirastosta** annettavan lain yksityiskohtaisiin perusteluihin lisätään viraston tehtävä hoitaa sen hallinnassa olevaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta omaisuutta **vastuullisesti, suunnitelmallisesti ja kestävästi.**

Samoin Museovirasto esittää, että **Väylävirastosta** annettavan lain yksityiskohtaisiin perusteluihin lisätään viraston tehtävä hoitaa viraston hallinnassa olevaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta omaisuutta ja liikenteen kulttuuriympäristöjä **vastuullisesti, suunnitelmallisesti ja kestävästi.**

Museovirasto esittää, että sekä Liikenne- ja viestintäviraston että Väyläviraston lakisääteisiin tehtäviin kirjataan valtion **kulttuurihistoriallisesti arvokkaan omaisuuden hoito.**

* 1. Tilastokeskus

Tilastokeskus pitää tärkeänä, että virastouudistusten tavoitteena on **parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin** sekä edistää **hallinnon tuottavuutta** ja **vaikuttavuutta** resurssien monipuolisemmalla ja tehokkaammalla käytöllä. Tiedonkäyttäjien kannalta tietojen **löydettävyyttä, saatavuutta ja yhdisteltävyyttä** tukevat ratkaisut olisi huomattava parannus.

**Tilastotehtävien** osalta HE:stä ei selviä, miten asiaa on valmisteltu. Tilastokeskus kiinnittää huomiota siihen, ettei uudelle Liikenne- ja viestintävirastolle eikä Väylävirastolle anneta tehtäväksi tilastojen tuottamista.

Tilastokeskus korostaa, että käsillä olevan lainsäädännön muutoksen yhteydessä **on varmistettava**, että Tilastokeskuksella on jatkossakin **mahdollisuus saada tarvittavat tiedot** uusilta toimijoilta ja että näitä tietovarantoja kehitettäessä otetaan **tilastoinnin tietotarpeet** huomioon.

Seuraavat **kansainväliset tilastointivastuut** tulisi lisätä asetustasolla lakiehdotukseen: ilmaliikenne (regulaatio 437/2003), sisävesiliikenne (regulaatio 1365/2006), meriliikenne (regulaatio 1090/2010, direktiivi 2009/42/EY), rautatieliikenne (regulaatio 91/2003) ja niihin liittyvä muu lainsäädäntö. Tilastokeskus ehdottaa, että kansallisten ja kansainvälisten virallisten liikennetilastojen osalta laaditaan yhteistyössä pikaisesti selvitys mahdollisuuksista koota liikennetilastojen tuottamisen tehtäviä yhteen paikkaan, Tilastokeskukseen, tilastotuotannon riippumattomuuden, tietosuojan ja tilastojen laadun kehittämiseksi ja varmistamiseksi sekä asiakastarpeiden huomioimisen edistämiseksi. Ehdotetaan, että tehtävään nimetään **erillinen työryhmä** (VM/TK, LVM).

Myös **Liikenteen turvallisuusvirasto** on osa Suomen Virallisen Tilaston tuottajaverkostoa ja se vastaa Kauppalaivatilaston tuottamisesta. Tämä olisi **hyvä lisätä** nykyselvitykseen. Tilastokeskus on tähän mennessä tuottanut Julkisen liikenteen suoritetilaston Liikenneviraston toimeksiannosta ja on osallistunut myös uuden liikennejärjestelmän kuvauksen kehittämiseen. Tilastokeskus voi tarjota myös jatkossa uuden liikennejärjestelmän kuvauksen tilastointipalvelua.

Tilastokeskus esittää lain ilmailulain muuttamisesta **172§:n** **kumoamista tai muuttamista**, jotta tilastointitehtävän organisoinnista voidaan tehdä tässä lausunnossa ehdotettu selvitys ja sen pohjalta päätökset tarvittavista jatkotoimista.

vaikutuksia.

1. Maakuntien liitot yms.
   1. Pohjois-Savon ELY-keskus

Tehtävien jakaminen palveluista ja tiedosta huolehtivaan Liikenne- ja viestintävirastoon ja väylistä huolehtivaan Väylävirastoon **vaikuttaa pääosin järkevältä**. Muutoksen pitäisi kuitenkin tapahtua samaan aikaan **maakuntauudistuksen** kanssa. ELY-keskukset ehdottavat että eri toimijoiden **rooleja** ja **tehtävänjakoa** sekä **henkilöstö- ja resurssivaikutuksia** vielä **tarkennettaisiin**.

Liikenne- ja viestintäviraston perustamisella halutaan edistää uusien palveluiden syntymistä ja siihen liittyvää yritystoimintaa, mitä ELY-keskukset pitävät **hyvänä asiana**.

Mikäli väyliin liittyviä substanssiosaamista vaativia tehtäviä siirretään Liikenne- ja viestintävirastoon, tulee huolehtia **substanssiosaamisesta** ja **riittävästä yhteistyöstä** eri organisaatioiden kesken.

Ehdotettu työnjako uusien virastojen kesken aiheuttaa raja-aitoja liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä lisäresurssitarvetta.

**Liikenne- ja viestintäviraston** lakiin kirjattuihin tehtäviin tulisi lisätä kehittämis- ja edistämisnäkökulmaa sääntelyn, valvonnan ja muun viranomaistoiminnan rinnalle. Myös **Väylävirastolla** tulisi olla vahva rooli liikennejärjestelmän palvelutasosta huolehtimisessa sekä alueiden käytön ja liikenteen valtakunnallisen ja alueellisen näkemyksen yhteensovittamisessa.

Mikäli maakunta- ja virastouudistuksissa edetään erilaisissa aikatauluissa, **henkilöstövaikutukset** tulisi selvittää ja ELY-keskuksista uusiin virastoihin siirtyvän henkilöstön asema turvata. On tärkeää varmistaa vuoden 2019 osalta toimivaltuudet, vastuut ja työnjako erityisesti Väyläviraston ja ELY-keskusten osalta.

Lakiehdotuksessa ei ole riittävän selkeästi kerrottu kuka ja missä laajuudessa vastaa liikennejärjestelmäkokonaisuuden kehittämisestä, joukkoliikenteen ja muiden liikennepalveluiden kokonaisvaltaisesta kehittämisestä, liikenneturvallisuuden kokonaisvaltaisesta kehittämisestä ja kestävän liikkumisen kokonaisvaltaisesta edistämisestä.

**Maakunnat tulevat tarvitsemaan apua** julkisen henkilöliikenteen suunnitteluun, hankinta-asiakirjojen laatimiseen, lippu- ja maksujärjestelmiin liittyviin asioihin ja lukuisiin valitusasioihin liittyen.

* 1. Pirkanmaan liitto

Pirkanmaan liitto pitää uudistuksen tavoitetta, väylänpidon ja varsinaisten viranomaistehtävien nykyistä selkeämpää eriyttämistä, **kannatettavana**. Ehdotuksen vaikutuksia tulevan maakuntauudistuksen ja maakuntahallinnon kannalta tulee kuitenkin vielä selvittää ja arvioida tarkemmin. Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että **liikenne- ja viestintäministeriö** osallistuu suoraan maakunta-kaavoitusprosessiin, maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan ja liikennejärjestelmätyöhön, samoin kuin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyöhön.

Maakuntien näkökulmasta hajaantuva valtion liikennehallinto asettaa **lisähaasteita tavoitteiden yhteensovittamiselle ja tehtävien koordinoinnille**. Kahden vahvan valtiollisen liikennealan viran-omaisen ohjatessa maakuntia ja osallistuessa maakuntien toimintaan maakuntien mahdollisuudet toteuttaa omia strategisen tason liikennepoliittisia tavoitteitaan voivat heikentyä.

Maakuntien näkökulmasta yhteistyö liikennesektorin viranomaistahojen kanssa ei välttämättä selkiinny perusteluissa esitetyllä tavalla. On mahdollista, että maakuntiin nähden kahden valtion liikennesektorin viranomaistahon ohjaus muodostuu **ristiriitaiseksi**.

Maantien suunnittelua koskevat tehtävät tulisi voida kokonaan hoitaa maakunnissa. Virastouudistuksessa tulisi Väyläviraston osalta korostaa maakuntia koskevissa tehtävissä yhteistyötä, avustamista ja osallistumista ohjaamisen sijaan. On tärkeää, että tulevien maakuntien liikennesektoritehtävien hoidossa yhteistyö Liikenne- ja viestintäviraston kanssa on sujuvaa ja vastavuoroisuudelle perustuvaa

* 1. Lapin liitto

Hallituksen esitys liikenneviranomaisten uudelleenorganisoinnista liikenne- ja viestintävirastoksi sekä väylävirastoksi on **hyvin perusteltu** ja muodostavat **selkeän kokonaisuuden** yhdessä erillisen hallituksen esityksen liikenteen ohjaustoimintojen yhtiöittämisestä kanssa. Tulevien virastojen ja yhtiön **työnjako on selkeä** ja edistävät tiedon rajapintojen avautumista ja uusien liikennepalvelujen kehittämistä ja syntymistä sekä vahvistavat poikkihallinnollisuutta, jossa liikennejärjestelmä nähdään kokonaisuutena.

Tulevalla **väylävirastolla** jatkuu väyläverkon omistajana tehtävä osallistua maakunnallisten ja yli-maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien tekemiseen sekä liikenneverkon strategiseen suunnitteluun. Tämän työnjaon onnistumiseksi ja maakunnan liikenneverkkoon ja -järjestelmään liittyvien tehtävien tukemiseksi on tärkeää, että tulevien virastojen **resursseja** on käytettävissä myös alueilla eli tulevissa **maakunnissa** ja että tehtävän toteuttamiseen kohdistetaan **riittävät taloudelliset ja henkilöresurssit.**

* 1. Etelä-Karjalan liitto

Virastouudistuksen esityksessä kuvatut tavoitteet ovat **kannatettavia**. Todettakoon kuitenkin, että **nykyinen** liikenne- ja viestintäministeriön alaisten virastojen organisaatiomalli on **toiminut hyvin**, joten voidaan kysyä, olisiko tavoitteet saavutettavissa myös ilman uutta virastoa.

Uhkana on **yhteistyön vaikeutuminen**, kun mm. maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteistyöhön tulee mukaan valtion puolelta kolme osapuolta. **Maakunnille** tulisi olla selvää, mikä organisaatio on yhteistyökumppani missäkin asiassa. Ehdotettu työnjako uusien virastojen kesken aiheuttaa **raja-aitoja** liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä **lisäresurssitarvetta**.

Yhteys **liikenteen** kehittämisen sekä **infran** kehittämisen ja ylläpidon välillä pitää säilyttää vahvana mahdollisista uusista virastorajoista huolimatta.

Tulevassa liikennejärjestelmäsuunnittelutyössä tulisi myös **yksityistieverkko** ottaa huomioon.

Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla keinoja **kansainvälisen rahoituksen** saamiseksi uusien innovatiivisten liikenne- ja viestintäpalvelujen toteuttamiseksi.

**Liikennejärjestelmäsuunnitelmien** osalta virastojen roolit tulee selkeyttää, kun ELY-keskukset / tulevat maakunnat ovat lisäksi osapuolina kokonaisuudessa. Maakuntien näkökulmasta yhteistyö liikennesektorin viranomaistahojen kanssa ei välttämättä selkiinny perusteluissa esitetyllä tavalla. **Liikenne- ja viestintäministeriön** tulisi toimia valtion viranomaisten yhteen kokoavana tahona suhteessa maakuntiin.

Uudistuksessa tulee kehittää asiakaslähtöisiä ja helposti saavutettavia palveluja myös kaupunkien ulkopuolisille **harvaan asutuille alueille**. Laissa tulee olla selvät määräykset uusien liikenne- ja viestintäpalvelujen kehittämisestä Liikenne- ja viestintäviraston **ulkopuolisten toimijoiden** osalta.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä, että valvonta-, ohjaus- ja lupa-asioita keskitetään **yhden luukun** periaatteella.

* 1. Varsinais-Suomen liitto

Viestintäviraston yhdistäminen Liikennevirastoon **tukee** hyvin nähtävillä olevaa **liikennealan murrosta**, jossa tiedon merkitys kasvaa ja liikenneinfran käytön tehostamiselle ja rahoitukselle tulee löytää uusia keinoja. Nykyisessä Liikennevirastossa liikennettä kehitetään kokonaisuutena, ja se on hyvä ja toimiva kokonaisuus. Virastouudistuksessa esitetään, että **liikenteen kehittäminen jaetaan eri virastojen kesken**. Tämä voi **heikentää kokonaisuuden toimivuutta**.

Uudistusta tulisi arvioida hyötyjen ja vaikutusten kannalta tilanteessa, jossa Liikenne- ja viestintävirasto sekä Väylävirasto olisivat kaikki yhtä virastoa**. Yhteistyön ja tiedonvaihdon** tulisi olla **mutkatonta** Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston välillä. Väyläviraston tavoitteeksi tulisi asettaa toimivan alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelu, johon kuuluvat mm. maankäyttö, liikenne ja palvelut, tällä hetkellä esitetyn maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen sijaan.

Esityksessä olisi hyvä olla **kuvaus** maakunnallisen ja seudullisen liikennejärjestelmätyön, kaavoituksen eri tasojen ja uusien organisaatioiden välisestä **suhteesta ja yhteistyöstä**.

* 1. Pohjois-Savon liitto

Liikenneviraston nimen muuttaminen Väylävirastoksi ja sille esitetyt tehtävät **korostavat** **infraverkostoa**, vaikka viraston tehtävänä on koko liikennejärjestelmän kehittäminen. Valtio hallinnoi ja kehittää väylien lisäksi myös liikennejärjestelmän solmukohtia, kuten asemia ja terminaaleja, minkä pitäisi näkyä **selkeämmin** **viraston** **nimessä** ja **tehtävissä**.

Molempien virastojen **toiminta**-**ajatuksiin** tulee kirjata valtioneuvoston aluekehittämispäätökseen ja valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin sisältyvä tavoite koko **maan** **aluerakenteen** **tasapuolisesta** kehittämisestä monikeskuksisena, verkottuneena sekä toimiviin liikenne- ja tietoliikenne yhteyksiin perustuvana vuorovaikutteisena kokonaisuutena, millä tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Alueiden tasapuolinen kehittäminen tarkoittaa myös kaupunkiseutujen ja maaseutualueiden vuorovaikutteisen vetovoimaisuuden vahvistamista. Alueiden tasapuolisen kehittämisen tulee näkyä kummankin viraston käytännön toiminnassa sekä ylläpito- ja kehittämisresurssien alueellisessa kohdentamisessa. Pohjois-Savo on esimerkiksi jäänyt muusta maasta jälkeen niin kehittämishankkeiden toteuttamisessa kuin korjausvelan vähentämisessä.

Valtion liikenneviranomaisilla **tulee** **olla** **selkeät** **tehtävät** ja **roolit** sekä riittävät resurssit tehtävien ennakoivaan hoitoon ja oikea-aikaiseen vuorovaikutukseen maakuntien ja kuntien kanssa kaavoituksessa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Maakuntauudistuksen myötä ELY-keskusten liikennevastuualueiden hoitamat maanteihin liittyvä kaavoitusyhteistyö ja kaavalausuntojen antaminen siirtyvät keskushallinnon virastoille, joille tulee **turvata** **riittävät** **resurssit** suunnitteluprosesseihin osallistumiseen ja lausuntojen antamiseen määräajoissa.

* 1. Kouvolan kaupunki

Esityksen tavoitteena on selkeyttää liikenne- ja viestintäalan viranomaistehtäviä, mikä jää esityksessä osin epäselväksi. Tämä on esityksessä onneksi tiedostettu.

**Työnjako** eri tehtävissä kuten esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnittelussa, maankäytön suunnittelussa ja joukkoliikenneasioissa tulee kaupunkien ja muiden yhteistyötahojen näkökulmasta hoitaa ennakoidusti kuntoon, jotta asioiden edistämisessä ja käsittelyssä ei tule viiveitä tai epätietoisuutta asioita hoitavasta vastuullisesta tahosta.

**Ilmoittautumismahdollisuus** tulevien organisaatioiden kaikkiin johtaja- ja esimiestehtäviin tulee tarjota kaikkien muutoksessa olevien organisaatioiden työntekijöille, jotta noudatettaisiin **hyvää henkilöstöpolitiikkaa**.

Esityksellä tulisi saada vaikutuksia myös neljän suurimman kaupunkiseudun ulkopuolelle. **Virastojen toimintojen maantieteellinen sijoittaminen** osaltaan vaikuttaa myös toimialan yritysten sijoittumiseen ja alueen elinkeinotoiminnan kehittymiseen, mikä tulee ottaa huomioon virastojen toimintojen ja sopimuspohjaisten palveluntarjoajien sijoittumisen ohjauksessa myös neljän suurimman kaupunkiseudun ulkopuolelle.

Väyläviraston tilaajaorganisaatiotehtävät edellyttävät **selkeää työnjakoa** organisaatioiden välillä. kaupunkien yhteistyötahot Väylävirastossa ja tulevissa maakunnissa tulee määrittää. Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston **roolit tulee liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta selkeyttää**, kun tulevat maakunnat ovat lisäksi osapuolina kokonaisuudessa.

**Varareittien ylläpito** on varareittitietovarannon pohjalta tehtävää tienpitoa, jonka tietoaineisto tienpitonäkökulmasta soveltuisi myös Väyläviraston hallinnoitavaksi.

* 1. Kangasalan kaupunki

Esitysluonnoksessa ei ole huomioitu **valtakunnallisen tieliikennemuseo Mobilian** tehtävää ja siihen liittyviä asioita. Tieliikenteen perinneasiat tulee siirtää Traficomille ja siihen liittyvät kiinteistöt tulee rinnastaa liikennekäytön ulkopuolella olevien kulttuurihistoriallisiksi määriteltyjen kiinteistökohteiden omistukseen. Tieliikenteen perinnetoiminnan **rahoitus** tulee turvata siten, että Mobililla on riittävät mahdollisuudet toteuttaa tätä tehtävää.

* 1. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

HSL pitää hyvänä asiana sitä, että **liikenteenohjaustoiminnassa syntyvä tieto** on tulevaisuudessa jaettavissa maksuttomasti kuten nykyisin avoimen rajapinnan kautta eikä se tule poistumaan virastouudistuksen yhteydessä. Tiedon tulee olla vähintään nykyisen laajuista sekä laadukasta ja luotettavaa.

HSL on huolissaan siitä, että kaikki **merkittävän julkisen vallan käyttöä** sisältävät tehtävät siirretään **Liikenne- ja viestintävirastoon** eikä Väylävirastoon jää näitä lainkaan. Esimerkiksi **ratakapasiteetin hallinta** on HSL:n mielestä merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Maankäytön ja liikenteen välisen yhteyden sekä kaupungistumisen merkitykseen tulisi kiinnittää vahvemmin huomiota.

On keskeistä, että kaikki liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät valtio-osapuolen toimijat hakevat jatkossa yhdessä ratkaisuja, jolloin **Liikenne- ja viestintäministeriön** ja **Ympäristöministeriön** rooli korostuvat.

Taloudellisia vaikutuksia tulisi tutkia kattavammin **kansantalouden** näkökulmasta. Liikevaihdon muutosten arvioinnin sijaan tulisi kiinnittää huomiota tuottavuuteen liittyviin vaikutuksiin laajemmin. Mahdollisia **riskejä** markkinoiden epäonnistumisien näkökulmasta ei käsitellä lainkaan.

**Digitaalisen ja avoimen tiedon** hyödyntämiseen liittyvät vaikutukset ovat saavutettavissa myös ilman virastouudistusta.

Toimintaympäristön muutoksissa ei tunnisteta **kaupungistumisen** ilmiötä liikenne- ja viestintäalan haasteena tai merkittävänä toimintaympäristön muutostekijänä.

**Liikenne- ja viestintäviraston** tulisi vastata myös **strategisesta suunnittelusta** ja erityisesti liikenteen ja maankäytön strategisen tason yhteensovittamisesta.

Vaikutukset viranomaisiin on kuvattu **hyvin yleisellä tasolla**. Perusteluissa ei ole tunnistettu viranomaisiin liittyviä **riskejä** eikä esitetty keinoja niiden ehkäisemiseksi tai torjumiseksi. Esitettyjen hyötyjen saavuttaminen edellyttää vahvaa **sopimusohjausta**, mikä tulisi tunnistaa lakiehdotuksessa ja sen perusteluissa.

On edelleen erittäin tärkeää, että **liikenneväylien omistajuus** sekä hallinnointi säilyvät valtiolla.

**Kiinteistöomaisuuden hallinnan hajauttaminen** kahden viraston välillä ei mahdollista väyläomaisuuden ja muun, lähinnä keskeisten liikenneväylien läheisyydessä olevien maa-alueiden, tehokasta yhteiskehittämistä.

HSL:n huoli on, kenellä on vastuu kokonaisuuden toimivuudesta, mikäli **ratakapasiteetin** myöntäminen ja yhteensovittaminen **hajautetaan** usealle eri **liikenteenohjausalueelle**. Tämän vastuun siirtäminen viranomaiselta pois muodostaa ristiriitaisen tilanteen, koska häiriötilanteissa tehtävillä päätöksillä on mahdollisesti taloudellisia vaikutuksia niin liikenteen tilaajiin, operaattoreihin kuin rataverkon haltijaan mutta ei lainkaan liikenteenohjaukseen.

**Väylävirastolla** on oltava Rataliikennekeskuksen tyyppinen **ympärivuorokautinen toiminto**, joka voi välittömästi reagoida **liikenteenohjauksen** tekemiin päätöksiin, ja joka toimii ylimpänä operatiivisena tahona kuten nykyisin.

HSL toivoo, että **Rataliikennekeskus** säilyy jatkossa ylimpänä päättävänä viranomaistahona junaliikenteen operoinnissa. HSL pitää erittäin tärkeänä sitä, että säännöllisen ratakapasiteetin jakaminen säilyy **Väylävirastolla** ja sitä ohjaa verkkoselostuksen etusijajärjestys.

* 1. Helsingin kaupungin liikenneliikelaitos

Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen ydintoimintaa ohjaavat säädökset on nykyisellään koottu ennen kaikkea lakiin kaupunkiraideliikenteestä. Esitysluonnoksen sanamuodoissa on otettu huomioon myös vireillä oleva kaupunkiraideliikennelain uudistus. LVM:n esitysluonnoksessa ehdotetut **muutokset** ovat **kaupunkiraideliikennelain** osalta ennen kaikkea **teknisluonteisia**. Käytännössä ainoa suora muutos olisi, että kaupunkiraideliikennelain perusteella HKL:n toimintaa valvova viranomainen olisi jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto.

HKL on ollut mukana esitysluonnoksen valmistelussa esimerkiksi osallistumalla seminaareihin ja seuraamalla muutoin esitysluonnoksen valmistelua. Esitysluonnoksessa ehdotetut muutokset kaupunkiraideliikenteen osalta ovat teknisluonteisia ja muutosten vaikutukset HKL:ään tulevat todennäköisesti olemaan vähäisiä.

1. Yritykset ja yhdistykset
   1. Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry

Kuluttajaliitto suhtautuu ehdotuksen tavoitteisiin **myönteisesti.** Erityisen tärkeätä on pystyä vastaaman toimintaympäristön muutoksiin. Kuluttajaliitto ei kykene arvioimaan ovatko ehdotetun virastouudistuksen vaikutukset ihmisten asemaan kuluttajina kielteisiä vai myönteisiä. Kuluttajaliitto ei pysty myöskään ottamaan kantaa siihen, onko ehdotettu uudistus paras tapa toteuttaa esityksen tavoitteet. Kuluttajaliitto suhtautuu siten ehdotettuun uudistukseen **neutraalisti.**

* 1. Suomen tieyhdistys ry

**Liikenneväylien riittävä rahoitustaso** ja rahoituksen tehokas kohdentaminen pitää turvata organisaatiomallista riippumatta, mikä tarkoittaa vähintään 200 miljoonan euron vuotuista lisärahoitusta perusväylänpitoon.

Uudistuksen vaarana on, että **liikennettä ja sen kehittämistä koskevat päätökset tehdään erillään** ilman, että niiden vaikutuksia väyläinfraan harkitaan samassa yhteydessä. Yhteys liikenteen kehittämisen ja infran kehittämisen ja ylläpidon välillä pitää säilyttää vahvana tulevista uusista virastorajoista huolimatta.

**Väylävirastolla** tulee säilyä vahva rooli väyliin liittyvien kehittämishankkeiden ja **T&K**:n koordinoijana ja tilaajana. Verkon, sen kunnossapidon, suunnittelun ja kehittämisen T&K -sektori tulee katoamaan Suomesta ilman väyläviraston voimakasta panostusta.

Myös **yksityistieverkko** tulisi ottaa huomioon tulevassa liikennejärjestelmäsuunnittelutyössä tehtäessä valtakunnallista tai maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmien strategista ja toiminnallista valmistelua sekä liikenne- ja viestintävirastossa että väylävirastossa. Yksityistieverkon valtakunnallisten kehittämistoimenpiteiden jatkuvuus tulisi turvata. Koko verkon kehittämiseen liittyviin toimenpiteisiin olisi hyvä varata rahoitusta keskitetysti yhteen virastoon.

* 1. SAK ry

Liikennehallinnon uudistamisesta suurimmat hyödyt tulevat konsultin arvion mukaan liikenteenohjauksen yhtiöittämisestä. Liikenne- ja viestintäviraston yhdistäminen ei tuo arvion mukaan konkreettisia hyötyjä, mutta sen sijaan **kertaluonteiset hallintokustannukset** ovat merkittävät. Muut **hyödyt eivät ole riippuvaisia varsinaisesta virastouudistuksesta**. Esimerkiksi digitaalisten tietovarantojen ja avoimien rajapintojen hyödyntäminen on mahdollista ilman virastouudistusta.

Liikenne- ja viestintäteknologian yhdistyminen on kuvattu esityksessä **erinomaisesti**, eikä virasto-uudistukselle sinällään olisi esteitä, jos **liikennejärjestelmäsuunnittelu**, **liikenteen ja maakäytön yhteensovittaminen**, ei olisi jäänyt esityksessä **vaillinaiseksi**.

Ehdotettu virastouudistus yhdessä maakuntauudistuksen kanssa **hajauttaa liikennehallintoa** ja vaikeuttaa tehokkaan liikennejärjestelmän kehittämistä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisvastuu tulee olla yhdellä valtion viranomaisella. LVM:n, Traficomin ja Väyläviraston **vastuujako on epäselvä**, eikä esityksestä selviä kenellä on tosiasiallinen valta liikennejärjestelmän kehittämisestä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisessa. Osallistumisesta **kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän suunnitteluun** ei ole esityksessä edes mainintaa. Kiinteistövarallisuuden keskittäminen Traficomiin **hajauttaisi omaisuuden hallinnan** kahteen eri virastoon, väyläomaisuuden hallinnan jäädessä väylävirastoon. Ongelma nykyisinkin on ollut toimijoiden lukumäärä.

Suomalaiseen liikennehallintoon syntyisi **sekä käytäntö- että teoriavirasto**, joita liikenne- ja viestintäministeriö pyrkii ohjaamaan. Perustellumpaa olisi keskittää Liikennevirastoon liikenteen kehittämisen **kokonaisnäkemys**. Pelkona on, että uusi liikennepolitiikka ja perinteinen väyläpolitiikka erkaantuvat toisistaan.

**MAL-menettely** on valtion ainoa todellinen väline ohjata yhdyskuntarakennetta ja vahvistaa kaupunkien kasvua. MAL-neuvotteluissa valtiota on edustanut useampi ministeriö ja virasto. Virasto-uudistus lisäisi entisestään **valtion ongelmalliseksi koettua moniäänisyyttä.**

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

* 1. Finnet-liitto ry

Finnetin mielestä on keskeistä, että HE-luonnoksen sivuilla 48 ja 49 mainittuja virastouudistuksen tuomia mahdollisuuksia hyödynnetään ja vastaavasti uudistuksella tavoitellut hyödyt ovat kannatettavia. Edellä mainittujen seikkojen vuoksi Finnet **kannattaa virastouudistusta**.

On selvää, että mahdollisuuksia **hallinnon tehokkuuden** parantamiseen olisi jo tänä päivänä, kun virastojen tehtäviä ja **henkilökunnan määrää** vertaa Tietosuojavaltuutetun toimistoon, Energiavirastoon ja KKV:oon ja näiden tehtäviin. Toiminnan tehostuksen olisi syytä tapahtua jo tänä päivänä, koska muutosvaiheen jälkeen sen toteuttaminen voi olla hankalampaa ja jäädä toteuttamatta.

Virastouudistusta ajatellen on keskeistä, että jatkossa Viestintäviraston rahoitus hoidetaan yksinomaan **valtion budjetista** ja tämä mahdollistetaan toteuttamalla tarvittavat toiminnan tehostamistoimet.

Virastoyhdistämisellä ja toiminnan merkittävällä tehostamisella on hanke, jolla **norminpurkuhanketta** voitaisiin todellakin edistää.

On keskeistä, että HE-luonnoksessa ilmoitettujen mahdollisuuksien realisoitumista ja hyötyjen tavoittamista **mitataan**. Ensimmäinen mittari on, saadaanko virastouudistuksen avulla uudesta virastosta täysin **budjettirahoitteinen** vai ei, toinen mittari on tuloksellista toimintaa tukeva **palkkausjärjestelmä**.

* 1. Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry

Esitysluonnoksen tavoitteita voidaan pitää **lähtökohtaisesti kannatettavina**, sillä sen mukaan uudistus nähdään monessa suhteessa ja asiassa mahdollistajana.

Luonnoksesta **uupuu konkretia** siitä, miten tavoitteisiin päästään. Luonnoksesta ei ilmene, miten tavoitteita seurataan tai **mitataan**, ja miten ne vaikuttavat esimerkiksi valvottaviin yrityksiin. Asiaa on tarkasteltu ja perusteltu lähtökohtaisesti hyvin yleisellä tasolla ja hallinnon sisäisestä näkökulmasta. Tavoitteista ei ilmene, mikä on se lisäarvo viestintämarkkinoille, jota uudistuksella tavoitellaan.

Esitysluonnoksessa ei esitetä arviota, miten **hallinnon tuottavuutta** edistetään ja miten päästään **säästöihin**, kun esimerkiksi henkilöstöä ei vähennetä.

On keskeistä, että virastouudistuksessa turvataan **kyberturvallisuuden** ja **taajuushallinnon** korkeatasoinen osaaminen ja ammattitaito. Asian jatkovalmistelussa tulee kiinnittää huomioita **rahoituksen läpinäkyvyyteen** ja kohdentumiseen sekä keventää teleyritysten maksurasitetta.

* 1. Suomen Kuntaliitto ry

Esitysluonnos jakaa Liikenneviraston tehtävät kolmeen organisaatioon tavalla, jonka pohjalta voi perustellusti arvioida liikennehallinnon **kyvyn huolehtia kokonaisvaltaisesta liikennejärjestelmän kehittämisestä heikkenevän.**

Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston **roolit ja tehtävänjako ovat epäselviä** suhteessa liikennejärjestelmä-maankäyttö -tehtäväkokonaisuuteen. Epäselvä työnjako monimutkaistaa prosesseja ja lisää asiakkaiden työtä ja resurssitarpeita sekä heikentää liikennehallinnon kykyä vastata asiakastarpeisiin. **Neuvotteluissa ja sopimisessa olisi yhä enemmän toimijoita** ja kuntien kannalta epäselvää olisi, mikä taho valtion puolelta on päävastuussa ja käyttää valtion ääntä.

Lausunnolla olevassa esitysluonnoksessa ei ole riittävästi huomioitu **yhteistyötä kuntien ja kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelun kanssa.** Kuntaliitto esittää, että lakiin lisätään maininta Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston suorasta yhteistyöstä maakuntien lisäksi kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa.

Näyttää siltä, että **Väyläviraston** tehtävät on rajattu nyt liian kapeasti ja virastojen tehtävänjakoa on syytä vielä tarkistaa.

Kuntaliitto toteaa, että lausuttavana oleva asia tulee käsitellä ennen hallituksen esityksen antamista **Kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa**.

* 1. Suomen Varustamot ry

Uudistuksen tavoitteet ovat hyvät. Resurssien monipuolinen ja tehokas käyttö on kannatettava tavoite, mutta samalla on huolehdittava riittävän syvän substanssiosaamisen säilymisestä, ylläpidosta ja uudistumisesta.

Hallituksen esityksestä ei selviä, miten ja millä keinoin tavoitteet on tarkoitus saavuttaa tai tarkoittaako tämä muutoksia asiakasmaksuihin ja hinnoitteluun.

**Talvimerenkulku**, **merikartoitus**, **väylänpito** ja **liikenteenohjaus** hajoavat kolmen eri organisaation vastuulle, joka voi heikentää toimintojen synergiaa sekä asiakaslähtöisyyttä. **Liikenteenohjauksen** vastuut lisäksi jakautuvat esityksen mukaan kolmen eri organisaation vastuulle.

Digitalisaation sekä kyber- ja tietoturvallisuuden osalta näemme uudistuksessa **positiivisia vaikutuksia**. Liikennehallinnon tiivis yhteistyö ja osaamisen laaja hyödyntäminen kyberturvallisuuskeskuksen kanssa on **kannatettavaa**.

* 1. Palkansaajajärjestö Pardia ry

Uudistuksella voidaan tukea siirtymistä yksittäisistä rekistereistä tietovarantoajatteluun. Toisaalta sivulla 29 todetaan liikenteen ja viestinnän tietovarantojen eroavaisuus, jolloin jää **epäselväksi** miten laajat **synergiahyödyt** ovat ylipäänsä mahdollisia toteuttaa.

Yleisperusteluissa on hyvä tuoda **selkeämmin** esille miksi Suomessa on päädytty toisenlaisiin ratkaisuihin (ml. hyödyt ja haitat) kuin vertailumaissa.

**Viranomaistehtävien keskittämine**n perustettavaan Liikenne- ja viestintävirastoon on tehtävien luonteen samankaltaisuuden vuoksi **perusteltua**. Hallituksen esityksen peruslähtökohtiin ei ole huomautettavaa ja keskeisiä ehdotuksia voi pitää **oikeansuuntaisina**.

Haastetta tuo laajojen käynnissä olevien uudistusten voimaantulon **eriaikaisuus**.

Lausuntokierroksella olevassa hallituksen esityksessä on käsitelty maakuntauudistusta luvussa 2.3 sivuilla 25–26. Luvun viimeisessä kappaleessa on viittaus **ELY-keskuksiin**. Teksti ei anna riittävän selkeää kuvaa **henkilöstön** asemasta.

Korostamme, että liikennehallinnon virastouudistus on toteutettava niin, että **henkilöstö** **siirtyy yhtä aikaa** riippumatta siitä, mistä organisaatiosta siirto tapahtuu. Henkilöstölle on turvattava mm. samanaikaiset ja yhdenvertaiset mahdollisuudet uuden viraston tehtäviin hakeutumisessa.

Tekstiin on syytä kirjata selkeämmin, että liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä on tarkoitus **säilyttää** henkilöstön tehtävien vaativuus ja samalla palkkaus vähintään ennallaan ja tarjota mahdollisuuksien mukaan myönteistä ura, tehtävä- ja palkkakehitystä.

Kaikki muutokset on toteutettava **hyvää henkilöstöpolitiikkaa** noudattaen ja **yhteistoiminnassa** henkilöstön kanssa.

Hallituksen esityksessä ei esitetä mitään arviota **virastojen tulojen kehityksestä** tulevina vuosina. Virastouudistuksen **kertaluoteisista kustannuksista** ei kyetä esittämään mitään arviota. **Pitkän aikavälin taloudellisissa vaikutuksissa** on heittoja, joiden paikkansapitävyydestä ei esitetä juurikaan näyttöä.

Väylävirastoon jääviä tehtäviä hoitava työsopimussuhteessa oleva henkilöstö säilyy työsopimussuhteisena. Sen sijaan Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyy koko henkilöstö virkasuhteeseen. Näiltä osin pidämme perusteltuna **yhteen palvelussuhdelajiin** siirtymistä.

**Vastustamme** virastojen toimintaprosesseihin olennaisesti kytkeytyvien tehtävien ja osatoimintojen **ulkoistamista**.

Millä taholla on vastuu osallistua **maakunnalliseen lentoliikenteen liikennejärjestelmäsuunnitteluun** vai onko maakunnille tarkoitus jättää vapaat kädet Suomen lentokenttäverkoston suhteen?

* 1. Yleinen Teollisuusliitto YTL ry

Tavoitteet, joita virastouudistuksella tavoitellaan, ovat **hyviä** ja **kannatettavia**. On kannatettavaa, että hallinnon organisaatioita tarkastellaan kriittisesti ja niitä ollaan valmiita muokkaamaan.

Liikennehallinnon osalta Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta ja Raidealan neuvottelukunta näkevät kuitenkin ensisijaisena tavoitteena **liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden** lisäämisen ja liikenneinfrastruktuurin **rahoituksen turvaamisen**, sekä ylläpidon että kehittämishankkeiden toteuttamisen osalta.

Markkinaehtoisuutta, palveluinnovaatioita, tietovarastojen hyödyntämistä, sekä tuottavuutta lisääviä uudistuksia voidaan edistää myös **liikennehallinnon nykyrakenteessa**.

LONK ja RAINE ovat **huolissaan** Liikenneviraston jakamisesta kolmeen eri organisaatioon. Se saattaa heikentää liikenneväyliin, liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvää viranomaistyötä. Liikennehankkeiden suunnittelu on 6…10 vuotta kestävä iteraatioprosessi, joka edellyttää jatkuvaa vuoropuhelua osapuolten kesken ja jossa osapuolten lisääminen johtaa **vaikeusasteen lisääntymiseen**. Lakiehdotuksessa esitetty työnjako Traficomin ja Väyläviraston kesken sekä samaan aikaan käynnissä oleva maakuntauudistus voivat aiheuttaa toteutuessaan vaikeasti hallittavia **raja-aitoja** liikennejärjestelmän kehittämiseen. On mahdollista, että kokonaisuuden ohjaus, tehokkuus ja tuottavuus kärsivät. Tarvitaan **selkeästi vastuutettu** ja toimivaltainen suunnittelu sekä toimeenpano, jonka aikana tulee voida käydä jatkuvaa vuoropuhelua eri intressiryhmien ja toteuttajatahojen kanssa.

LONK ja RAINE kannattavat maankäytön ja asumisen eli rakentamisen sekä liikenteen kokonaisuuksien yhteisen suunnittelun vahvistamista ja yhteisen organisoinnin tarpeellisuuden arvioimista.

Suunnitellusti toteutuessaan **maakuntauudistus** aiheuttaa liikennejärjestelmän pirstaloitumisen ja osittain myös liikennemuotojen siiloutumista. Voisi olla tuloksellisempaa hyödyntää **ensin** maakuntauudistuksesta saadut kokemukset ja vasta sitten toteuttaa liikennehallinnon virastouudistus.

**Kyberturvallisuuskeskuksen** toimintaedellytykset sekä resurssit tulee turvata uudistuksen yhteydessä. Voisi olla paikallaan arvioida liikenne- ja viestintäministeriötä laajemmin koko valtioneuvoston piirissä kyberturvallisuuskeskuksen sijoittuminen, jotta sille taataa riittävä rahoitus ja työrauha.

* 1. Autoliitto ry

Kokonaisuutena arvioiden hallituksen esitys on **epäselvä** ja **hajanainen** esitys. Sen perusteluista ei selviä riittävällä tavalla nykyjärjestelmän epäkohtia, joita sillä pyritään korjaamaan. Epäselväksi jää myös se, mihin uudistuksella viime kädessä pyritään. Eri toimijoiden väliset suhteet ja muutokset perustuvat **kevyeen analyysiin**, jossa hyvältä lainsäädännöltä vaadittava perusteellinen vaikuttavuusarviointi puuttuu lähes tyystin tai se on ympäripyöreää faktoja kiertelevää **spekulointia.**

Epäselväksi uudistuksessa jää myös se, miksi **omaisuuden hallinnan keskittäminen** uuteen eriytettyyn väylävirastoon on tarpeellista. Mitä ovat hyödyt, joita saadaan toimivan kokonaisuuden purkamisesta?

Epäselväksi jää myös se, mikä olisi jatkossa julkisenhallinnon oma rooli **uusien palvelujen** kehittämisessä.

Nyt esitetyt perusteet ja luonnoksessa mainitut tulevaisuuden haasteet voidaan hoitaa myös **nykyjärjestelmässä** ja siksi esitetyn muutoksen tarvetta ei voi tämän luonnoksen perusteella arvioida.

* 1. Suomen Satamaliitto ry

Virastouudistuksen osalta Suomen Satamaliitto ry:llä **ei ole erityistä huomautettavaa**. Hallinnon tehostamisen **tavoitteet ovat oikeat** ja yhdistämällä nyt hajallaan olevat meri- ja vesiliikenteen osaaminen on satamien näkökulmasta **tervetullut muutos**.

* 1. Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuus pitää virastouudistusta lähtökohtaisesti **loogisena**. Väylähallinnon uudistuksissa tulee yleisesti huolehtia siitä, että väylien **kunnossapitorahoitus**, mukaan lukien alemman **tiestön rahoitus** **turvataan**. Liikenneverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä tulee ottaa huomioon raskaan tavaraliikenteen tarpeet. Metsäteollisuus pitää virastouudistuksessa tärkeänä erityisesti **asiakkuustoimintojen selkeää organisointia** ja **elinkeinoelämän kanssa käytävän vuoropuhelun säilymistä**. On tärkeää, että sekä tienpitoon että liikennejärjestelmäsuunnitteluun liittyvät uusien virastojen asiakastoimintojen **kokonaisuus ja vastuunjako ovat selkeät**. Tältä osin hallituksen esitys kaipaisi osin **täsmentämistä**.

Hallituksen esityksen mukaan tutkimus- ja kehitystoimintaa olisi jatkossa sekä Traficomissa että Väylävirastossa. Tutkimus- ja kehitystoiminnan tuloksellisuus edellyttää selkeitä linjauksia sekä viestintää sen suhteen, mistä t & k -kokonaisuuksista kumpikin virasto jatkossa vastaa. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan virastouudistuksessa yksityisteiden **valtionavustukset** tulisi siirtää **osaksi Väyläviraston tai Traficomin tehtäväkokonaisuutta**.

* 1. Paikallisliikenneliitto ry

Virastouudistus **ei** esitetyssä muodossa, eivätkä muutkaan suuret hallintomuutokset kuten maakuntauudistus, **huomioi kaupunkeja ja kaupunkiseutuja sekä niissä tapahtuvaa kehitystä riittävästi**. Ehdotettu virastouudistus lisää suunnitteluun ja rahoitukseen liittyvien menettelyjen ja keskustelukumppanien määrää. Liikennemuotojen ja väylien tarkastelu meneillään olevissa muutoksissa **erkanevat** toisistaan. Lainsäädännössä tunnistetaan käytännössä valtakunnallinen ja maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelutaso.

Olennaista yritysten ja julkisyhteisöjen kanssa tehtävän yhteistyön kannalta on, säilyykö riittävän syvällinen asiantuntemus ja parhaat yhteistyökäytännöt, ymmärretäänkö liikennejärjestelmäkehityksessä asiakastarpeita, kotimaista liikennemarkkinaa ja sen muutosta, tunnistetaanko vaikuttavimmat, keskeiset vaikutuskeinot ja yhteistyön muodot. Ja säilyykö uudistuksen myötä liikennepalvelujen operointiin liittyvissä ja niitä tukevissa viranomaistehtävissä luotettava tapa toimia reaaliaikaisuusvaatimusten korostuessa ja verkoille tulevien operaattorien lisääntyessä.

Paikallisliikenneliitto kannattaa sellaisia virastojen toimia, joilla ollaan **tukemassa** ja **ohjaamassa** **kestävää** ja **kustannustehokasta** **liikennejärjestelmän** **kehitystä**, ja mahdollistamassa sujuvat ja toimintavarmat päivittäispalvelut sekä nopea reagointi liikennejärjestelmän häiriötilanteissa.

* 1. Kuuroliitto ry

Kuuroliitto ry viittaa lausunnossaan LVM:n 22.5.**2017 julkaisemaan Liikenteen ja viestinnän digitaaliset palvelut esteettömiksi toimenpideohjelmaan 2017 – 2021**, jossa esitetään tärkeimpiä toimia yhdenvertaisen liikenteen ja sähköisten palvelujen lisäämiseksi. Kuuroliitty ry toivoo, että em. toimpenpideohjelmaan kiinnitetään **erityistä huomiota** virastouudistuksen yhteydessä ja sen toteutumista virastoissa seurataan koordinoidusti.

* 1. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Liikenteen lupahallinnon, liikenneturvallisuuden keittämisen 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.

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.**

SKAL katsoo, 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.

SKAL:in mielestä olennaista on, että esitetty tienpidon ohjausmalli toimii myös **käytännössä**, eikä uudistus johda ainakaan väyläverkon kunnon heikkenemiseen.

* 1. Logistiikkayritysten Liitto ry

Logistiikkayritysten Liitto ry yhtyy **Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n** aiheesta jättämään lausuntoon.

* 1. Suomen Yrittäjät ry

Lain tavoitteet, joilla pyritään tehostamaan hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta resurssien tehokkaammalla käytöllä, on **kannatettavia**. Lisäksi tiedon hyödyntäminen aiempaa tehokkaammin on ensiarvoisen tärkeää, jotta pystytään mahdollistamaan liikenteen **digitalisaation ja palveluiden** kehittyminen. **Digitaalisuuden hyödyntäminen** pitää olla keskeinen virastojen perustamisen ja toimintojen rakentamisen **ajuri.**

**Virastojen palvelut yrityksille** pitää olla mahdollisimman sujuvia ja helppokäyttöisiä. Tieto tulee avata kaikkien toimijoiden käyttöön enintään **kohtuullisia kustannuksia** vastaan. Tiedon hyödyntämisen mahdollisuus lisää erityisesti sovellus- ja palvelukehityksen toimialalla pienten ja aloittavien yritysten mahdollisuuksia tuottaa uutta tietoa liikenteen toimijoille.

**Palveluiden parantuminen** sekä matkaan ja kuljetukseen käytettävän **ajan nopeutuminen** hyödyttää myös kuljetuspalveluita tarjoavia ja niitä käyttäviä yrityksiä. Lisäksi asiantuntemus suuren perustettavan viraston sisällä ei saa **pirstaloitua** liian sirpaleiseksi, joka saattaa heijastua koettuun palvelutasoon.

Suomen Yrittäjien mielestä uusi kilpailuilla markkinoilla toimiva **liikenteenohjausyhtiö** ei ole tarpeellinen.

* 1. Suomen Taksiliitto ry

Virastouudistuksen esityksessä kuvatut tavoitteet ovat **kannatettavia**. Jos tavoitteet saavutetaan esitetyllä tavalla, niin virastouudistusta voidaan pitää kannatettavana ajatuksena.

Kun **edellinen virastouudistus** Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston käynnistämiseksi tehtiin, epätietoisuuden tila kesti kohtuuttoman pitkään, työnjako virastojen kesken oli epäselvää, ja erityisesti virastojen sisäinen organisoituminen kesti varsin pitkään. Jos tällä kertaa keskitytään erityisesti **virastojen asiakastarpeisiin**, niin uudistuksella on arvonsa.

**Väyläviraston** osalta oleellista on **vastuun kantaminen** käytännössä väyliemme tehokkaasta ja taloudellisesta käytöstä siten, että liikenne ja liikkuminen eivät aiheuta kohtuuttomia kustannuksia kansalaisille ja talouselämällemme miltään osin. Jos virastouudistuksella tätä hankinnan osaamista ja tehokkuutta pystytään **parantamaan**, niin hanketta voi kannattaa varauksetta.

Esityksessä on kuvattu työvoiman jakautumista eri virastoihin ja toimipisteisiin. Tältä osin voi kyseenalaistaa **yksittäisten työntekijöiden** toimipisteiden taloudellisen ja toiminallisen tehokkuuden.

* 1. Keskuskauppakamari

Valmisteilla oleva liikenteen virastojen yhdistäminen **voi tehostaa** hallintoa. Kun kuitenkin virastojen toiminta rahoitetaan pitkälti asiakasmaksuilla, niin **vaikutusarvioiden** pitäisi olla selvästi tarkempia ja sisältää kuvaukset ainakin siitä, miten uusi hallintomalli vaikuttaa (nykymalliin verrattuna) eri toimijoihin, asiointiin ja yhteydenpitoon.

Vaikutusarvioissa pitäisi myös käsitellä sitä, mitä kustannuksia muutoksista aiheutuu (esimerkiksi tietojärjestelmäkustannuksista ei ole arviota) ja miten muutos näkyy yrityksille ja valtionyhtiöille osoitettavien **viranomaismaksujen maksutasoissa.**

Keskuskauppakamarin mielestä **on tärkeää**, että yhdistämisellä saadut **kustannussäästöt** näkyvät yritysten ja valtionyhtiöiden maksutasoissa, eivät vain uusina viranomaistehtävinä. Keskuskauppakamari korostaa, että **toimintokohtaisesti perittävien maksujen pitäisi alentua**. Maksujen **kustannustehokkuutta, läpinäkyvyyttä ja yritysvaikutuksia** on ehdottomasti syytä seurata nykyistä tarkemmin.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että **liikenneyrittäjien lupaprosessi** säilyy muutoksista huolimatta mahdollisimman sujuvina. Luvan hinta ei saa myöskään muodostua **markkinoillepääsyn** esteeksi.

Keskuskauppakamarin mukaan **Liikenne- ja viestintävirastoa, Traficomia**, koskevissa tehtäväkuvauksissa on huomioitu **melko hyvin** asiakastarpeet. Hyvää on myös, että **kyberturvallisuuskeskuksen** asema säilyy uudistuksessa.

Keskuskauppakamari kiinnittää huomiota siihen, että myös **Väylävirastolla** on merkittävä rooli asiakastarpeiden huomioimisessa muun muassa **väylärahoituksen kohdentamisessa**. Myös **ammattiautoilijoiden tyytyväisyyden** kartoittaminen on tärkeä osa asiakastarpeiden kartoittamista ja sitä olisi syytä jatkaa osana viraston selvitystoimintaa. Keskuskauppakamari kannattaa myös **kilpailukykynäkökulmien** ottamista osaksi hankearviointityötä.

Keskuskauppakamari pitää tärkeänä, että Väylävirasto voi olla mukana **valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä** muutenkin kuin teknisesti. Keskuskauppakamarin mukaan **viraston asiantuntemus** hyödyttää koko liikennejärjestelmää eikä merkitystä poista se, että liikennejärjestelmä uudistuu digitalisaation ja päästövähennystavoitteiden myötä. Keskuskauppakamari esittää, että Väyläviraston asemaa ja tehtäviä koskevassa **1.luvun toista pykälää (2 §) muutetaan** tältä osin. Toisessa pykälässä mainitaan myös Väyläviraston rooli kaavoitukseen liittyen. Tätä kohtaa on kuitenkin syytä selventää ottaen huomioon tulevien **maakuntien ja kuntien tehtävät.**

* 1. Julkisalan koulutettujen neuvottelujärjestö

**Nykyinen** Liikenne- ja viestintäministeriön alaisten virastojen organisaatiomalli on nähdäksemme **toimiva** ja hyvin toimivaa hallintoa ei ole syytä lähteä **kevein perustein** muuttelemaan. Lakiesityksessä ei käsitelty riittävästi **organisaatioiden välisiä suhteita** ja kokonaan käsittelemättä jää liikennesektorin **suhde** tuleviin itsehallinnollisiin maakuntiin.

Lausunnolle lähetetty lakiluonnos on **puutteellinen ja keskeneräinen** ja HE:n teksti on **sekavaa ja osin ristiriitaista**. Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston tehtävissä on lakiesityksessä **päällekkäisyyksiä** ja rinnakkaisin hoidettavia tehtäväkokonaisuuksia muun muassa maankäytön ja liikennejärjestelmätyön yhteensovittamisen osalta. Lakiehdotusta tulisi täsmentää tältä osin.

Yleisperustelujen kohdassa **”vaikutukset”** jätetään kokonaan kuvaamatta Liikennevirastosta jatkava Väylävirasto, jonka organisaatio muuttuu uudistuksessa merkittävästi. Nämä muutokset edellyttävät tilanteen uudelleenarviointia. Muutos esitetyssä muodossa edellyttää **yhteistoimintaneuvotteluiden** käymistä.

**Henkilöstön asemaa** koskevassa vaikutustarkastelussa ei tuoda esille ELY-keskuksista siirtyvän henkilöstön asemaa suhteessa liikennevirastouudistukseen. Henkilöstön ja olemassa olevan osaamisen näkökulmasta, Väyläviraston tulisi ottaa lakiehdotuksen mukaisesti **vastuu merkittävien tiehankkeiden suunnittelusta ja rakentamisesta** siten, että samalla tarvittava henkilöstö siirtyisi YT-neuvottelujen kautta ELYistä Väylävirastoon.

Esitystä tulisi tarkentaa ELY-keskuksista siirtyvien **siirtoajankohdan perustelujen** osalta. Valmistelua tulisi jatkaa siten, että kaikki tehtävät ja henkilöstö siirtyvät uusiin organisaatioihin **samanaikaisesti,** riippumatta siitä mistä organisaatiosta siirtyminen tapahtuu. Mikäli näin ei tehdä, tulee lain vaikutustarkasteluihin perustella, miksi henkilöstön siirtymistä ei voida toteuttaa yhtä aikaa **vuoden 2019** alussa.

Mikäli uusi **palkkausjärjestelmä** luodaan vasta viraston perustamisen jälkeen, perusteluihin tulee kirjata, että henkilöstö siirtyy uuteen virastoon nykyisillä euromääräisillä palkoilla. Lisäksi perusteluissa tulee huomioida palkkausjärjestelmän rahoitus ja sitä varten tarvittava varaus.

Samassa esitysluonnoksessa eri lakiehdotuksissa on **useita erilaisia käsitteitä ja määritelmiä**, jotka tarkoittanevat samaa asia, esimerkkinä alusliikennepalvelun tarjoaja, VTS-palvelun tarjoaja, alusliikennepalvelujen tarjoaja, alusliikennepalveluiden tarjoaja ja alusliikennepalveluntarjoaja.

Kokonaisuus ei vastaa sääntelyn sujuvoittamisen ja norminpurun periaatteita.

* 1. Toimihenkilökeskusjärjestö

Hallituksen esityksessä on **ansiokkaasti** kuvattu liikenne- ja viestintähallinnon ja -teknologioiden lähentyminen. Esityksessä on myös kuvattu alalla mahdollisesti saatavilla olevat **synergiahyödyt**. Nykyisellään kohtuullisen hyvin **toimiva virastorakenne särjettäisiin**, millä olisi vaikutuksia yli tuhannen palkansaajan arkeen. Lisäksi synergiaetujen saamisen suhteen tavoitteet ja ehdotus ovat ristiriidassa keskenään. Synergiaetujen syntymistä palvelisi parhaiten **yksi vahva virasto**.

Liikenteen suunnittelun ja väylien käytännön hallinnoinnin eriyttäminen toisistaan **vaikeuttaa** myös **sidosryhmätyöskentelyä**, kun hallinnonalaan liittyvän päätäntävallan äärellä olevaa selkeää toimi-jaa ei ole. Ministeriön, uuden Liikenne- ja viestintäviraston sekä uuden Väyläviraston **vastuujako** suhteessa kaupunkien ja maakuntien kanssa tehtävään **suunnittelutyöhön** on osin **epäselvä**. Tähän asti tätä työtä on ansiokkaasti hoitanut Liikennevirasto.

* 1. Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Elinkeinoelämän keskusliitto EK **kannattaa** julkishallinnon jatkuvaa tehostamista organisaatiorakenteista riippumatta. **Tietojen avaamisen** ohella elinkeinoelämän järjestöjä ja yrityksiä mietityttää Liikenneviraston jakaminen **kolmeen eri organisaatioon.** Elinkeinoelämä ja yritykset ovat arvostaneet Liikenneviraston tapaa perehtyä asiakkaiden tarpeisiin ja edistää yritysten liikenteellistä ja logistista toimintaympäristöä. Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että ministeriö ottaa **huomioon Liikenneviraston vahvan osaamisen, maineen, yhteistyökyvyn ja asiakkuusosaamisen** hallinnonalan virastojen kehittymisessä.

Liikenneviraston jakaminen kolmeen eri organisaatioon **saattaa heikentää** liikenneväyliin, liikenteeseen ja maankäyttöön liittyvää viranomaistyötä eikä siten vastaa yritysten tarpeita, eikä ole toivottavaa. Kokonaisuudistuksessa tulisi varmistaa, että **julkishallinnon toiminta** tehostuu ja kevenee. Elinkeinoelämän ja yritysten toive on ollut, että tästä kokonaisuudistuksesta kuvattaisiin, **miten se sujuvoittaa ja parantaa palveluja** liikenteen asiakkaille eli yrityksille ja kansalaisille, sekä **miten varmistetaan, ettei siitä aiheudu kustannusnousua** yhteiskunnalle, yrityksille ja liikenteelle. Lisäksi tulisi konkretisoida miten rakennemuutos tehostaa ja keventää julkishallinnon toimintaa. Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan on oltu tyytyväisiä.

* 1. VR-Yhtymä

**Kannatamme** lakiesitysluonnoksessa esitettyjä virastouudistuksen **tavoitteita**. Viranomaistehtävien selkeyttäminen, sääntelyn sujuvoittaminen ja luotettavien ja sujuvien liikenne- ja viestintäverkkojen turvaaminen ovat **tärkeitä päämääriä**. Uudistuksessa tulee huolehtia toiminnan laadun, luotettavuuden ja turvallisuuden varmistamisesta sekä muutoksen yhteydessä, että uuden virastokokonaisuuden toiminnassa. Uudistus **ei** saa aiheuttaa yhteiskunnallisten tai toimijoiden **kustannusten nousua**. Erityisesti uudistuksessa tulee keskittyä **liikenneinfrastruktuurin tason** ja **väylien kunnossapidon turvaamiseen**.

Uudistuksessa tulee varmistua uusien virastojen ja perustettavan liikenteenohjausyhtiön välisestä **yhteistyöstä** ja **rajapintojen toimivuudesta**. Virastojen toimintojen välille ei tule jäädä päällekkäisyyksiä. Uudistuksella on **yksinkertaistettava** nykyistä **toimintamallia** huolehtien kuitenkin viranomaistoimintojen edellyttämästä **riippumattomuudesta** mm. rataverkon haltijan ja raideliikenteen turvallisuusviranomaisen välillä.

Rautatieyrityksen kannalta uudistuksen myötä hajautettaisiin nykyisin Liikennevirastolle kuuluvia tehtävät Väylävirastolle ja uudelle liikenteenohjausyhtiölle. Yksityiskohtainen **työnjako** ei käy luonnoksesta ilmi. On tärkeää varmistaa, että uuden yhtiön ja Väyläviraston työnjakoon ei jää päällekkäisyyksiä ja sitä kautta epäselvyyksiä, ristiriitoja ja lisäkustannuksia.

Liikenteen hallinnonalalla on vireillä samanaikaisesti useita muutoksia ja niiden keskinäinen riippuvuus ei käy luonnoksesta ilmi. Virastouudistuksen kanssa käsitellään samanaikaisesti, mutta erillisenä asiana kokonaisuuteen vahvasti liittyvää liikenteenohjausyhtiön perustamista. Lakiluonnosten erikseen käsittely tekee kokonaisuuden hahmottamisesta haastavaa.

* 1. INFRA

Tavoitteet, joita virastouudistuksella tavoitellaan, ovat **hyviä ja** **kannatettavia**. On kannatettavaa, että hallinnon organisaatioita tarkastellaan kriittisesti ja niitä ollaan valmiita muokkaamaan, jotta voitaisiin vastata ympäristössä tapahtuviin muutoksiin ja niistä aiheutuviin uusiin tarpeisiin.

**Liikennehallinnon osalta** Rakennusteollisuus RT ry ja INFRA ry näkevät ensisijaisena tavoitteena liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden lisäämisen ja liikenneinfrastruktuurin rahoituksen turvaamisen, sekä ylläpidon että kehittämishankkeiden toteuttamisen osalta. Mikäli pitkäjänteisyyden mahdollistamiselle ja rahoituksen tason nostamiselle löydetään toimivat mallit ja keinot, on tällä todennäköisesti vaikutuksia myös tarpeeseen organisoida liikennehallintoa ja valtion infra-omaisuuden hallintaa uudelleen. Tämän vuoksi tuntuisi tarkoituksenmukaiselta tehdä **ratkaisut liikennehallinnon uudelleen organisoinnista samanaikaisesti** toivottavien rahoitusratkaisujen toimeenpanon kanssa tai edetä kokeilemalla hankekohtaisesti uusia rahoitus- ja toteuttamismalleja.

Myös maankäytön, asumisen, liikenteen, sekä palveluverkkojen strategisen ohjauksen ja suunnittelun suhdetta liikennehallinnon osalta tehtäviin uudistuksiin tulisi arvioida laajemmin **vuoropuhelussa** sidosryhmien kanssa.

Lakiehdotuksessa esitetty **työnjako Traficomin ja Väyläviraston kesken** sekä samaan aikaan käynnissä oleva **maakuntauudistus** voivat aiheuttaa toteutuessaan vaikeasti hallittavia raja-aitoja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Eri toimijoiden roolit sekä niiden vastuut, valta ja työnjako eivät näyttäydy selkeinä suhteessa suunnitteluun, osapuolten väliseen vuoropuheluun ja tehokkaaseen toimeenpanoon ja on mahdollista, että kokonaisuuden **ohjaus, tehokkuus ja tuottavuus kärsivät**.

RT ry ja INFRA ry **kannattavat** maankäytön ja asumisen eli rakentamisen sekä liikenteen kokonaisuuksien yhteisen suunnittelun vahvistamista ja yhteisen organisoinnin tarpeellisuuden arvioimista.

**Valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamisen** kokonaisuuden kannalta voisi olla tuloksellisempaa hyödyntää ensin **maakuntauudistuksesta** saadut kokemukset ja vasta sitten toteuttaa liikennehallinnon virastouudistus.

* 1. Mobilia säätiö

Liikennevirasto on yksi Mobilia säätiön 30 taustayhteisöstä ja yksi neljästä perustajataustayhteisöstä. Mobilia säätiö pyytää ottamaan valmistelussa huomioon, että nykyiset **kulttuuriperintötehtävät** ja niiden **rahoitus** ja **henkilöresurssit** **turvataan** uudistuksessa. Lisäksi on syytä kiinnittää huomiota siihen, että vuoropuhelu eri virastojen välillä säilyy, sillä kulttuuriperintötehtävät liittyvät olennaisesti myös käytössä oleviin väyliin, jotka jäisivät uudistuksessa Väylävirastoon, kun taas muu osa siirtyisi Liikenne- ja viestintävirastoon.

Liikennevirasto on hoitanut kulttuuriperintötehtäviä hyvin. Sen alaisuudessa toimii tällä hetkellä muun muassa perinnetoiminnan ohjausryhmä, joka tekee laajaa yhteistyötä alan kulttuuriperintöorganisaatioiden kanssa. Kulttuuriperintöasiat on otettu huomioon eri liikennemuodoissa ja viraston ote on ollut aktiivinen. Tämä ote tulisi säilyttää myös uudistuksessa.

Mobiliassa säilytettävän tienpidon museokokoelman omistaja on Tiehallinnon lakattua Liikennevirasto. Kokoelmaa on kartutettu vuosien aikana ELY-keskuksista tulleella esineistöllä. Kokoelman kartuttamisesta tulisi varmistua myös valmisteilla olevien virasto- ja maakuntauudistuksen toteuduttua. Kokoelman omistajuus tulisi säilyttää valtion virastolla. Mobiliassa palvelusopimuksella säilytettävän tiehallintokokoelmaan kuuluu yli 30 000 objektia. Kokoelma on ainutlaatuinen ehjä kokonaisuus, jota kartutetaan ja kunnostetaan vuotuisten suunnitelmien mukaan. Lisäksi Mobiliaan on tallennettu Liikenneviraston kanavamuseoiden esineistöä ja valokuvia yli 4 000 objektia. Uudistuksessa tulisi huomioida **valtion hallinnollinen rooli** säätiössä sekä siitä erillisen kokoelmien hoitoa koskeva palvelusopimus, ja sitä kautta ainutlaatuisen kokoelman turvaamisen jatkossakin.

Pirkanmaan ELY-keskuksessa on nimetty **perinnevastaava**, joka koordinoi ELY-keskusten perinnetoimintaa valtakunnallisesti sekä toimii Mobilian yhteyshenkilönä ja valvoo Liikenneviraston puolesta kokoelmanhoitosopimuksen toteutumista. Lisäksi jokaisessa ELY-keskuksessa on nimetty perinneyhdyshenkilö, joka huolehtii oman alueensa perinneasioista. Mobilia järjestää perinneyhdyshenkilöille valmennuspäiviä, ottaa heiltä vastaan materiaalia ja opastaa tarvittaessa. Mobilia säätiö pyytää ottamaan huomioon, että jatkossakin perinneasiat olisivat tasavertaisessa asemassa valtakunnallisesti ja toimintaa koordinoisi perinnevastaava. Tällä hetkellä myös museoteiden ja -siltojen hoito- ja ylläpitosuunnitelmien kohteita valittaessa otetaan huomioon tulevat urakkakilpailutukset ja suunnitelmat siirretään osaksi niitä. Jatkossa tämä **yhteistyö olisi syytä turvata**, kun perinneasiat ja väylien kunnossapitoon liittyvät tehtävät hoidetaan eri virastoissa.

* 1. Yleisradio Oy

**Yle tukee virastouudistuksen pyrkimystä** muuttaa LVM:n hallinnonalan virastorakenne ja virastojen toimintatapa nykyistä ketterämmäksi.

On välttämätöntä turvata kriittisen tärkeiden toimintojen **jatkuvuus**, muun muassa siten ettei tärkeitä toimintoja hoitavan henkilökunnan osaaminen heikkene liiallisten organisaatiomuutoksessa tapahtuvien tehtävämuutosten takia.

Yleisradio tunnistaa Viestintäviraston tehtäviin kuuluvissa toiminnoissa mediamarkkinan kannalta kolme kriittisen tärkeää lakisääteistä tehtäväaluetta, joiden jatkuvuudesta on virastouudistuksessa nimenomaisesti huolehdittava:

1. Laajin ja koko yhteiskunnan kannalta merkittävin on **radiotaajuuksien hallinto**, jossa on mm. meneillään kansainväliseen taajuuskonferenssiin WRC-2019:hen valmistautuminen
2. Koko mediamarkkinan kannalta erittäin tärkeä on tv- ja radiolähetyspalvelujen markkinan **HMV-sääntely ja -valvonta**. On kriittisen tärkeää, että Viestintävirastossa kerätty kilpailuoikeudellinen, taloustieteellinen ja mediamarkkinaa koskeva asiantuntemus kohdennetaan edelleen vähintään nykyisessä määrin tv- ja radiolähetyspalvelujen markkinan HMV-sääntelyyn ja -valvontaan. Virastojen yhdistymisen yhteydessä tapahtuvat henkilöstön tehtävämuutokset eivät saa vaarantaa tämän asiantuntemuksen käyttämistä näihin tehtäviin
3. EU:n valtiontukisäännöt velvoittavat jäsenvaltioita järjestämään julkisen mediapalvelun tehtävälle ja rahoitukselle **tehokkaan valvonnan**

Yleisradio ehdottaa HE-yleisperusteluihin kahta lisäystä edellä korostettujen kriittisen tärkeiden tehtävien korostamiseksi.

* 1. Finavia Oyj

Finavia pitää tärkeänä sen varmistamista, että toimintojen yhdistämisestä ei seuraa sitä, että ilmailualan viranomaismaksuilla, mukaan lukien lentoliikenteen valvontamaksut, **katettaisiin muiden toimialojen Liikenne- ja viestintäviraston viranomaiskustannuksia**.

Esityksessä on arvioitu yhdistämisestä seuraavan säästöjä, mitä Finavia pitää tätä **hyvänä asiana** ja erityisesti mikäli yhdistämisestä seuraa ilmailua koskevien viranomaismaksujen pieneneminen, on se Finavian ja lentoliikenteen kannalta **hyvä asia**.

**Viranomaistoiminnan laatu** ei saa uudistuksen myötä heiketä.

Finavia pitää tärkeänä sen varmistamista, että virastouudistuksen toteuttamisesta ei aiheudu sellaisia ylimääräisiä kustannuksia, joiden johdosta muiden valtion **liikenteenohjausyhtiöltä/konsernilta** palveluita hankkivien tahojen **palvelumaksut** tämän seurauksena kasvaisivat.

* 1. Finrail Oy

Esitetyllä virastouudistuksella voidaan esityksen tavoitteiden mukaisesti **parantaa hallinnonalan kykyä** vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta, saada synergiaetuja sekä parantaa edelleen hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta.

Esitettyjä **vastuu- ja tehtäväsiirtoja** voidaan pitää lähtökohtaisesti johdonmukaisena ja esityksen tavoitteita tukevina. Esityksen perusteluissa on viitattu useassa otteessa Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen **yhtiöittämiseen** ja sitä koskevaan hallituksen esitykseen. Finrail Oy toteaa, että tämä tärkeä ja perusteltu liikenteenohjaustoimintojen uudistus on toteutettavissa myös erillisenä uudistuksena.

Esityksen perusteella kapasiteetin hakijoiden määrä sekä todennäköisesti kiireellisen kapasiteetin käsittelytarpeet tulevat kasvamaan, mikä luo tarpeen selkeyttää nykyistä mallia nykyverkon kapasiteetin jaosta. Finrail Oy viittaa tältä osin liikenteenohjauksen yhtiöittämistä koskevaan **lausuntoonsa rautatielain muuttamisen osalta**. Olisi perusteltua, että rautatielaissa tehtäisiin mahdolliseksi hankkia myös tältä osin palveluita liikenteenohjausyhtiöltä.

* 1. Helsingin Satama Oy

Liikenteen viranomaistehtävien muutokset, erityisesti liikenteen palvelujen avautumisen myötä, **voivat olla paikallaan**. Tehtävien uudelleenjaottelussa, yhdistämisessä ja/tai erottamisessa tulee kuitenkin ottaa huomioon **käytännön toiminta**. Tavara- ja henkilöliikenteen logistiikan ja matkustamisen ketjut ovat yhtenäisiä matkasarjoja, joita toteutetaan sekä maa- että meriliikenteessä. Viranomaistehtävien tulee toimia **saumattomasti ja aukottomasti**. Lisäksi maa- ja meriliikenteen erityispiirteet tulee olla tiedossa jokaisella viranomaistasolla.

Toiminnan kannalta tarkoituksenmukaisinta olisi, että **toimintoja ei eriytettäisi esitetyllä tavalla**. Toimijan ei tarvitsisi olla erikseen yhteydessä useaan viranomaistahoon samaan asiakokonaisuuteen liittyen. Esityksen mukaan esim. merikartoitus, väylätiedot ja väyläpäätökset olisivat kolme eri tahon alaisuudessa: liikenne- ja viestintäviraston, väylien kehittäminen väyläviraston ja VTS-toiminnot liikenteen ohjausviraston. Nykyisellään ne ovat liikenneviraston tehtäviä, vaikkakin eri osastojen. Kyse on kuitenkin yhdestä kokonaisuudesta, ja siten olisi suotavaa, että asiakokonaisuuksia käsiteltäisiin yhden tahon kanssa. Mikäli viranomaistehtävät kuitenkin eriytetään, tulee **vuoropuhelun** eri viranomaistahojen ja palvelua tarvitsevien kesken olla **aukotonta ja sujuvaa**.

* 1. Elisa Oyj

Elisa Oyj viittaa asiassa Ficomin antamaan lausuntoon.

* 1. DNA Oyj

DNA katsoo, että uudistuksen tavoitteet ovat **kannatettavia**. Viestintäalan toimijana DNA toivoo, että uudistuksessa huomioidaan ja turvataan erityisesti Viestintäviraston osalta **taajuushallinnon ja kyberturvallisuuskeskuksen keskeiset** roolit ja vahva osaaminen **tele- ja joukkoviestinyritysten** toimintaympäristössä.

Muutoksen **konkreettiset vaikutukset** elinkeinoelämään ja muuhun yhteiskuntaan jäävät jossain määrin käsitteelliselle tasolle. Uusien virastojen rahoitusta on tarkasteltu melko **yleisellä tasolla**, eikä tavoiteltavia säästöjä ja muita tehokkuushyötyjä ole juurikaan konkretisoitu. Vertailukelpoista laskelmaa Viestintäviraston nykyisestä, ensisijaisesti toimialalta kerättävillä maksuilla rahoitetusta toiminnasta ja luonnoksessa esitetystä osasta uutta virastoa ei ole esitetty. DNA katsoo, että yhtenä uudistuksen tavoitteena tulisi olla myös **teleyrityksiltä kerättävien maksujen** vähentäminen.

Yhteenvetona DNA toteaa, että **muutostarpeelle on nähtävissä perusteita**, mutta jatkovalmistelussa muutoksen hyödyt nykyisen Viestintäviraston sidosryhmille ja yhteiskunnalle **tulisi esittää konkreettisemmin.** Tavoitteena olevat parannukset tulisi myös määritellä siten, että ne ovat mitattavissa ja tulokset avoimesti arvioitavissa.

* 1. Telia Finland Oyj

Telia pitää hallinnon tehostamista ja hallinnon rakenteiden modernisointia **kannatettavina tavoitteina.** Telia toivoo, että luonnosten jatkovalmistelussa luonnoksiin **täsmennetään ja konkretisoidaan** miten näihin tavoitteisiin päästään, erityisesti viestinnän viranomaistoiminnassa. Telia pitää myös tärkeänä, että uusien virastojen tavoitteissa painotetaan konkreettisesti **norminpurkuohjelman** linjauksia.

Telia pitää myös tärkeänä, että **viranomaistoiminnan mahdollistaja - roolia suhteessa valvoja -rooliin** edelleen korostetaan. Tälle tulisi löytää myös konkreettisia ja mitattavissa olevat tavoitteet.

Uuden **liikenne- ja viestintäviraston rahoitusta** tulisi tarkemmin selvittää hallituksen esityksissä. Teleyritykset maksavat tällä hetkellä **merkittävän** osan Viestintäviraston kustannuksista ja maksut perustuvat osittain teleyritysten liikevaihtoon, osin LVM:n asetuksella määrättäviin numerointi- ja taajuusmaksuihin, ja osin laissa määriteltyihin markkinaehtoisiin maksuihin. Toisaalta **Trafin tulot** koostuvat merkittävässä määrin valtion rahoitukseen. Telia pitää tärkeänä, että teleyritykset eivät jatkossa **rahoita viranomaistoimintoja**, jotka eivät liity viestintätoimialaan.

Lisäksi Telia viittaa **FiCom ry:n** lausuntoon.

* 1. YIT Oyj

Yleisesti virastouudistuksen tavoitteet ovat **oikean suuntaisia** ja **kannatettavia**. Toimintaympäristön muuttuessa on tärkeää, että hallinnon organisointia tarkastellaan ja niihin ollaan tarvittaessa valmiit tekemään muutoksia.

Toimiva liikennejärjestelmä on nähtävä Suomen kilpailukyvyn mahdollistajana. Koko liikennejärjestelmää on tarkasteltava kokonaisuutena sisältäen tieverkon, rautatieverkon, lentoliikenteen, satamat, vesiväylät sekä kaupunkien/kuntien liikenneverkot. Tämä edellyttää **pitkäjänteistä** tarkastelua yli hallituskausien. On varsin selvää ettei myöskään nykyinen **rahoitustaso** riitä turvamaan kilpailukykyistä väyläverkostoa. Tarvitaan varmasti uudenlaisia toimintatapoja ja rahoitusmalleja yhdistettynä tehokkaampaan väyläverkon hallinnointiin.

**Valtakunnan tason liikenneverkkoja** on tarkasteltava entistä tiiviimmin yhdessä kaupunkien ja kuntien kanssa.

YIT Oyj ei ole samaa mieltä kaikista lakiehdotukseen kirjatuista tavoitteiden saavuttamiseksi esitetyistä keinoista. Erityisesti näemme haasteita koskien **liikennejärjestelmäsuunnittelun kokonaisuutta**.

**Maakuntien** ottaessa roolin alueellisena väylänpitäjänä, **Traficomin** vastatessa valtakunnallisen ja maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteensovittamisesta ja päätöksenteosta sekä **Väyläviraston** vastatessa isoimmista hankkeista, on mahdollista, että kokonaisuuden ohjaus, tehokkuus ja tuottavuus kärsivät. Tehokkainta olisi hallita **koko väyläverkostoa yhdestä virastosta**.

YIT Oyj näkee erityisen tärkeänä rakennetun ympäristön **kokonaisajattelun** edistämisen, siis maankäytön, asumisen ja liikenteen tarkastelun yhtenä kokonaisuutena. YIT Oyj kannattaa maankäytön ja asumisen sekä liikenteen kokonaisuuksien yhteisen suunnittelun vahvistamista ja **yhteisen organisoinnin** tarpeellisuuden arvioimista.

* 1. Posti

Posti **kannattaa** ehdotuksessa esitettyjä tavoitteita viranomaistoimintojen tehostamisesta ja asiakaslähtöisyyden kehittämisestä. Hallinnon rakenteiden ja sääntelykehyksen kehittäminen muun muassa siiloja purkamalla ja sääntelyä keventämällä on yritysten ja kansalaisten kannalta hyvä lähtökohta. Uudistuksen tulisi johtaa myös **viranomaistoiminnan** entistä **parempaan** **ennakoitavuuteen**. Virastojen yhdistämisellä on mahdollista saada aikaan tavoiteltuja **myönteisiä** **vaikutuksia**.

Posti korostaa, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastojen valvonta- ja sääntelytyö on yritysten kannalta erittäin merkityksellistä. Viranomaispäätöksillä ja niiden sisältämillä tulkinnoilla vaikutetaan suuresti yksittäisten yritysten ja kokonaismarkkinoiden toimintaedellytyksiin. Virastouudistuksessa on sen vuoksi asetettava erittäin suuri painoarvo sille, että virastojen

palvelutaso ja henkilöstön osaaminen turvataan sekä muutoksen aikana että sen jälkeen kaikkien erityisalojen, myös postitoiminnan osalta. Posti pitää välttämättömänä, että virastouudistuksella tavoitellaan myös **säästöjä** ja **taloudellista** **tehokkuutta**. Virastouudistuksella aikaansaatujen säästöjen tulisi koitua myös valvottavien toimialojen hyödyksi.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi uutta sääntelyä II A osaan. Tiedonhallintaa koskevassa 2 luvussa säädettäisiin viranomaiselle uusia tiedonsaantioikeuksia. Tämän uuden sääntelyn yksityiskohtaiset perustelut ovat hyvin **yleisluontoiset** eikä säännösehdotusten ulottuvuutta ja erilaisia soveltamistilanteita **avata** **tarkemmin**. Kaikkiin 2 luvun säännösehdotuksiin ei ole yksityiskohtaisia perusteluja kirjoitettu ollenkaan. Kun tietojen luovuttamisvelvollisuus ehdotettujen säännösten mukaan ilmeisesti ulottuisi myös yksityisten toimijoiden liikesalaisuuksin, olisi lakiluonnoksesta käytävä huomattavasti tarkemmin selville mm. se, mitä toimijoita ja mitä tietoja luovutusvelvollisuus koskee, mihin tietoja saadaan käyttää taikka luovuttaa edelleen. Laajoista tietojenantovelvollisuuksista saattaa aiheutua yrityksille kustannuksia, joiden korvaamisesta tulisi myös säätää, erityisesti kun liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen tarjoajalle ilmeisesti annettaisiin oikeus jalostaa saamiaan tietoja ja luovuttaa niitä edelleen maksua vastaan. Myös yksityisillä toimijoilla tulisi olla 2 luvun 5 §:n mukainen oikeus kieltää tietojensa edelleen luovuttaminen samoin kuin viranomaisilla.

1. Muut
   1. Jorma Myyryläinen

Yleisellä tasolla **ajatus liikenteen ja viestinnän hallinnon yhdistämisestä ontuu**. Herää epäilys, että uudistuksella yritetään **peitellä eräiden toimintojen yksityistämistä**. Perustelut saavutettavista **synergiaeduista** ovat **höttöisiä** jakonkreettiset saavutettavissa olevat **hyödyt puuttuvat**. Muutosta ei pitäisi jatkaa, vaan hakea synergioita miettimällä ensin toimintoja, ylätason prosesseja ja tietokokonaisuuksia, jonka jälkeen järjestelmiä, joilla ne hoidetaan. Organisaatioiden miettimisen tulee olla vasta viimeisenä. Asiaa tulisi lähestyä ns. kokonaisarkkitehtuurin (Enterprise Architecture) keinoin.

* 1. Juhani Korpela

**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. Hallinnolliset säästöt yhdistämisestä ovat toissijaisia. Alkuperäiset perustelut nykyiselle kolmijaolle eivät ole kadonneet eikä esityksessä ole perusteluja tilanteen uudelleenarvioinnille. **Uudistuksen tavoitteena olevia hyviä asioita voidaan edistää nykyisten organisaatioiden puitteissakin**.

Hyvin toimivaa hallintoa ei ole syytä lähteä **kevein perustein** muuttelemaan. Liikenne- ja viestintäministeriön tapana on muutella 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.

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. 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. Hyvin toimivia virastoja ei kannata vähillä syillä lähteä uudelleenorganisoimaan. Sen sijaan olisi käytävä läpi mitä toiminnallisia puutteita nykyisestä toiminnasta löytyy ja mitä niiden osalta olisi tehtävä.

* 1. Martin Andersson

Virastouudistuksen vaikutuksia **Viestintäviraston** toimintaan tulisi edelleen selvittää. Liikennesektori ja viestintäsektori ovat varsin erilaiset. Liikenteen ja viestinnän viranomaistehtävät vaativat erilaista **erityisosaamista** ja liikennettä ja viestintää koskevat lait ja hallinto ovat erilaiset. Andersson epäilee, että liikenteen ja viestinnän **viranomaistehtävien yhdistäminen** selkeyttäisi hallintoa. Digitalisaation tehokas edistäminen ei vaadi ehdotettua virastouudistusta.

**Viestintävirasto** on tähän mennessä vastannut hyvin asiakastarpeisiin ja toimintaympäristön muutoksiin ja jos viestintävirasto lakkautetaan ja fuusioitetaan, ei ole takeita, että **viestintäsektorin asiakastarpeet** tulisi jatkossa yhtä hyvin otettua huomioon. Missään muualla ei ole toteutettu liikenne- ja viestintäministeriön ehdottamaa virastofuusiota, jossa olisi yhdistetty eri liikennemuotojen hallinto ja viestintähallinto ja **käytännön esimerkkejä** ehdotetun virastomallin toimivuudesta ja synergiaeduista ei ole olemassa.

Hallituksen esityksen mukaan uudistus antaa hyvät lähtökohdat myös norminpurulle. EU:ssa kuitenkin käsitellään parhaillaan useampaa lainsäädäntöuudistusta, jotka **lisäävät sääntelyä ja viranomaisvalvontaa** viestinnässä.

LVM ei ole selvittänyt mahdollisia uhkakuvia sähköiselle viestinnälle ja toimivalle viestintähallinnolle. Tämä ehdotus olisi kokeilu, joka perustuisi liikaa olettamuksiin ja väittämiin ja viestintäviraston lakkauttaminen olisi liian suuri **riski** otettavaksi.

* 1. Suomen Sosialidemokraattinen Puolue

Virastouudistuksen tavoitteena on muun muassa parantaa hallinnonalan kykyä vastata asiakastarpeiden ja toimintaympäristön muutoksiin sekä kehittää ja vahvistaa hallinnonalan strategista ohjausta sekä saada synergiaetuja. SDP suhtautuu **kriittisesti näiden tavoitteiden toteutumiseen** esitetyllä tavalla. Lainsäädännön muutos ei saa johtaa julkisen **infrastruktuurin ja tiedon yksityistämiseen.** Uudistus vaikuttaa **monimutkaiselta.**

Suuret väylä- ja joukkoliikenneratkaisut vaativat tulevaisuuden haasteiden osalta ratkaisuja kaupunkiseutujen kanssa **MAL-sopimuksista**. Eri organisaatioiden panos pitää pystyä kohdentamaan yhteisiä tavoitteita kohden. Tätä näkökulmaa ei uudistuksessa ole SDP:n mielestä huomioitu.

**Osakeyhtiömuoto** vähentää toiminnan avoimuutta ja vaikeuttaa toiminnanohjausta verrattuna viranomaistoimintaan. **Yhtiöittämisen hyödyt** jäävät epäselviksi. **Kilpailuneutraliteetin** kannalta on myös ongelmallista, että esityksen mukaan **erityistehtäväyhtiö** pyrkisi hyödyntämään Väylävirastoon jäävää tukitoimintojen henkilöstöä. Esitetty hybridimalli on lainsäädännön ja toiminnan tehokkaan ohjauksen kannalta **ongelmallinen.**

On syytä arvioida kriittisesti, olisiko järkevämpää pitää **Viestintävirasto ja Trafi erillään** ottaen huomioon Viestintäviraston kasvava roolin **digitalisaatiossa ja kyberuhkien torjunnassa**. Esityksestä puuttuu analyysi siitä, miten nykyinen organisaatiomalli estää virastojen välisen synergian ja parhaiden käytänteiden jakamisen. Samoin **jää epäselväksi**, miten esitetty monimutkainen hybridimalli auttaisi tosiasiassa saavuttamaan näitä tavoitteita.

Esityksessä olisi hyvä esittää myös arvio siitä, **miten erityistehtäväyhtiö rahoittaa jatkossa ohjaus-ja informaatiojärjestelmien ylläpidon ja uusimisen**. Esityksen yleisperusteluissa jää arvioimatta kokonaan erityistehtäväyhtiön vaikutus viranomaistehtäviin tai kuinka muutos yhtiömalliin vaikuttaa kansainväliseen viranomaisyhteistyöhön. Selvityksessä ei ole mainintaa erityistehtäväyhtiöön siirtyvästä **henkilöstöstä.**

Lopuksi SDP esittää huolensa lakiesityksen **laajuudesta** ja lausunnonantajien mahdollisuudesta perehtyä aineistoon.