

Täysistunto

Tiistai 5.5.2020 klo 14.00—15.47

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskusten tieliikenteenohjauksen ja -hallinnan telematiikkatehtävien ja henkilöstön siirrosta Intelligent Traffic Management Finland Oy:lle

Hallituksen esitys HE 34/2020 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Matti Vanhanen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskustelu

15.11 **Sari Essayah kd:** Arvoisa puhemies! Tässä on kysymys siitä, että Kaakkois-Suomen ely-keskuksen vastuualueeseen kuuluvat toiminnot ollaan nyt siirtämässä tähän Intelligent Traffic Management Finland Oy:hyn, joka on sitten valtion kokonaan omistaman erityistehtäväkonsernin osa. Elikkä tämä konsernin emo on tämä Traffic Management Finland.

Oikeastaan voisi sanoa, että tässä yhteydessä ymmärrän kyllä tämän järjestelyn, mutta ministeri... [Ministeri siirtyi ministeriaitioon] — palaa onneksi sinne aitioon. Tästä olisin kyllä halunnut kysyä, että kun näitä nimiä on aikanaan lähdetty pohtimaan, niin olisiko ollu ihan mahdotonta ajatella, että oltaisiin voitu käyttää ihan suomen kieltä näissä erityistehtäväkonsernin nimissä. Jotenkin tuntuu, että se, että meillä olisi vaikka joku Älykkään liikenteen ohjaus Oy tai joku vastaava, olisi ihan yhtä hyvä tai se, että meillä olisi joku liikenteenohjauskonsernin emoyhtiö, kuulostaisi varmaan yhtä hyvältä. Jotenkin tuntuu, että tämä tällainen englannin kielen tunkeutuminen kaikkiin valtionvirastoihin ja muihin on vähän niin kuin liioiteltua, mutta ehkä ministeri osaa tähän sitten antaa vastauksen, mikä täällä taustalla mahtaa olla syynä.

Sinällänsä niin henkilöstö kuin telematiikkatehtävät ja tieliikenneohjaukseen ja -hallintaan liittyvät tehtävät tosiaan siirtyvät sieltä elystä tähän oy:hyn.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kymäläinen. — Vai käyttääkö ministeri esittelypuheenvuoron vai vastaako sitten kysymyksiin? [Ministeri Timo Harakka: Minä voin odottaa!] — Edustaja Kymäläinen.

15.13 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa herra puhemies ja arvoisa liikenneministeri Harakka! Todella ihan jokainen ei ymmärrä, mistä on kysymys edes, kun puhumme liikennetelematiikasta, eli yksinkertaisuudessaan siinä on kysymys tieto- ja viestintätekniikasta. Tämä on todella aika tekninen esitys, vähän peruja tuolta historiasta, sillä vuodenvaihteessa Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluissa muutettiin osakeyhtiömuodon

Pöytäkirjan asiakohta PTK 66/2020 vp

myötä, vuoden alussa tuhatyhdeksänsataa... — 2019, ei mennä sentään satoja vuosia taaksepäin.

Tässä edustaja Essayah otti tämän nimiasian esille, ja muistan, että tästä on käyty keskustelua, ja vielä jos sallitte, niin sanoisin, että hupaisempaa on varmasti lukea näitä käyntikortteja, joissa tämän Intelligent Traffic Management Finlandin johtajien eri tittelit ovat sitten lueteltuina — mutta tämä toisena sivujuonena.

Tässä siis maakuntayhteyden tai maakuntauudistuksen yhteydessä ajateltiin, että nämä tehtävät siirtyisivät sitten eteenpäin, mutta ne jäivät sitten tuonne Kaakkois-Suomen ely-keskukselle, kun maakuntauudistus ei toteutunut, ja sen vuoksi tämä niin sanotusti pieni siirto näiden henkilöiden osalta on tässä tarpeellinen ja kannatettava asia.

Liikenteen ohjauksen ja hallinnan tavoitteena on parantaa liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta sekä vähentää liikenteen päästöjä sekä hyödyntää tieverkkoa tehokkaammin, ja tämä liikenteen ohjaus ja hallinta on riippuvainen luotettavasta, ajantasaisesta tilannekuvasta liikennejärjestelmästä, joka mahdollistetaan tämän tieto- ja viestintätekniikan avulla eli telematiikalla. — Tässä lyhyesti.

15.15 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Tieliikennelaki tulee muistaakseni aika pian voimaan. Kun valiokunta sitä mietintöä aikanaan sorvasi — en kyllä ollut siinä valiokunnassa — niin minulle jäi mieleen sieltä mietinnöstä semmoinen kohta, että kun puhutaan nopeusrajoitusmerkeistä, mitä on vallitseva nopeus ja mitä saa ajaa, niin tämä merkki pitää kiinnittää joko nopeutta mittavaan laitteeseen tai sen välittömään läheisyyteen. — Nyt kun tämä laki tulee voimaan, niin mikä teidän arvionne on, ministeri, tuleeko tätä noudattaa? — Ilmeisesti sitä ei voi suoraan siihen nopeusrajoitusmerkkiin kiinnittää mutta sen välittömään läheisyyteen voi, niin että kansalainen oikeasti tietäisi, kun näkisi sen nopeusrajoitusmerkin, että nyt kannattaa nopeutta vähentää, mikä on se oleellinen tekijä liikenneturvallisuuden kannalta.

Tämä on senkin takia tärkeää, että jos paljon ajaa, niin joutuu monta kertaa tilanteeseen, jossa nopeudet vaihtuvat aika paljon, jopa meidän pääväylillä, missä sen pitäisi olla satasta koko ajan, niin että voi vakionopeuden panna päälle. Monet automaattisesti alkavat miettiä, mikähän tämä nopeus mahtaa olla, kun tolppa lähestyy. Tämä ei ole mikään semmoinen hupijuttu, että ai, kun haluttaisiin, ettei tarvitse maksaa valtiolle sakkoja, vaan tämä on semmoinen asia, joka liittyy minun mielestäni reiluun yhteiskuntaan ja hyvään hallintoon, että osoitetaan autoilijoille, mistä on kysymys, ja niitä merkkejä ja kameroita pannaan vain vaarallisiin paikkoihin noin lähtökohtaisesti, jolloin siitä tulee tilanne, että jos joku ajaa selvästi ylinopeutta, niin sitten valitsee itse sen ja oikeasti rikkoo liikenneturvallisuuteen liittyviä sääntöjä.

Osaatko yhtään valaista, ovatko viranomaiset — olipa tämä hallinta kenellä tahansa — varautuneet, koska aika nyt menee ja tämä laki tulee nopeasti voimaan?

15.17 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys sinänsä lienee tekniikkaa, mutta se liittyy kuitenkin isompaan kokonaisuuteen, jonka jäljet menevät tuonne edelliselle eduskuntakaudelle, jolloin tässä talossa hyväksyttiin tämä mittava virastouudistus liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla. Silloin luotiin siis uusi Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja sen lisäksi sitten nämä liikenteenohjauspalvelut siirrettiin LVM:n hallinnonalan erityistehtävayhtiöön.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 66/2020 vp

Silloin edellisessä tehtävässäni suhtauduin — myönnän suoraan — aika epäillen tähän koko harjoitukseen, mutta oikeastaan haluaisin kuulla ministerin arvion, nyt kun olette tehtävää hoitanut, mikä kokemus teillä on ministeriössä tällä hetkellä tästä uudesta järjestelmästä näiden keskusvirastojen ja näitten liikenteenohjauspalveluitten osalta: toimiiko se tällä hetkellä optimaalisesti, vai onko meillä tarpeen muun muassa valiokunnassa sitten myöhemmin kiinnittää huomiota joihinkin kohtiin esimerkiksi vaikka työnjaon osalta?

Otan yhden esimerkin, joka liittyy siihen, että vaikka Väylävirasto lähtökohtaisesti vastaa meidän keskeisen tie- ja raideinfran suunnittelusta, niin kuitenkin Traficom sitten hyväksyy nämä suunnitelmat. Tuntuu erikoiselta, minkä takia näitä liikennepuolen tehtäviä on itse asiassa pilkottu näihin kumpaankin virastoon. Siinä on varmasti ollut jokin hyvä syy aikoinaan, miksi näin on toimittu, mutta näin yksinkertaisen satakuntalaisen näkökulmasta tämä herättää ehkä enemmän kysymyksiä kuin taas vastauksia.

Ministeri, toivoisin teiltä arviota myös siitä, miten tämä liikenteenohjauspalveluitten yhtioittäminen on sujunut. Muistan, että silloin aikaisemmin pohdintoja käytiin aika paljon myös siitä, miten käy esimerkiksi kustannusten tämän osalta, koska kuitenkin nämä kustannukset katetaan tuolta perusväylänpidon momentilta. Silloin on tärkeää huolehtia siitä, että ne kustannukset ovat läpinäkyviä, jotta siitä perusväylänpidon momentista ei tule sellaista vuotavaa momenttia, jolloin taas niitä määrärahoja ohjautuu eri tarkoitukseen kuin sinne, minne lähtökohtaisesti valtaosa sen momentin varoista pitäisi kohdistaa.

15.20 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Täydentäisin edustajien Essayah ja Eestilä puheenvuoroja siltä osin, että ensinnäkin vahvasti tuen sitä ajattelutapaa, että Suomessa me kunnioittaisimme omaa identiteettiämme ja suomen kieltä. On tavallaan kohtuutonta, että otamme yrityselämästä mallia siinä, että yritykset yhä useammin — erityisesti ne yritykset, jotka ovat kansainvälisessä vuorovaikutuksessa, harrastavat vientitoimintaa, kansainvälistä konsultointitoimintaa ja vastaavaa — ottavat englanninkielisiä nimiä itsellensä, jotta ne olisivat kansainvälisessä vuorovaikutuksessa ymmärrettäviä. Mutta on aivan kohtuutonta, että valtionyritykset, jotka toimivat primäärisesti kotimarkkinoilla, yhtä lailla alkavat anglosaksismien kautta ikään kuin identifioitumaan.

Missä määrin itse asiassa, haluaisin kysyä, tämä Intelligent Traffic Management Finland toimii kansainvälisesti? Kuinka paljon se harrastaa konsultointia tai ulkomaankauppaa? Vai ei kai tässä ole taustalla ajatus — joku saattaisi ilkkurisesti kysyä — että olemme ehkä tieverkostomme jossain vaiheessa myymässä ulos vähän niin kuin à la Caruna tehtiin energiaverkostolle? Tästä ei ole kysymys, tiedän sen, mutta jollain tavalla tuntuu tämäntapainen nimi kummalliselta, oudolta. Posti aikoinaan oli Itella ja päätyi sitten palautumaan Postiksi, jotta me ymmärrämme Suomessa, mistä on kysymys, ja toivoisi, että tämäntapaisten valtionyritykset pyrkisivät olemaan suomalaisilla nimillä. Sisua ja niin edelleen aikaisemmin käytettiin.

Sitten edustaja Eestilän puheenvuoroon liikenteenvalvonnasta: Se ei tässä nyt ole varsinainen kysymys, mutta haluaisin siihen esittää myöskin tuen. Kameravalvonnassa, joka on yhä tiheämmäksi tulossa Suomessa, on myöskin kohtuuttomuuksia ja itse asiassa liikenneturvallisuuden kannalta heikkouksia siltä osin, että liian moni meistä — minä mukaan luetuna — tulee näille kamerapisteille ja näkee ja lyö jarrut päälle, koska ei ole ihan täsmälleen varma, oliko tässä kahdeksankymppiä, kuusikymppiä vai satanen, ja varmuuden vuoksi siinä lyödään sitten äkkijarrutus, ja siellä on seuraavalla autoilijalla sitten pulapaikka takana, tai itse olen joutunut tilanteeseen, että äkkijarrutus tapahtuu edessä ja joutuu sit-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 66/2020 vp

ten reagoimaan hyvin nopeasti. Tämä kameravalvonta erityisesti tällä tavalla, että ne tehdään ansapaikkoihin, että se tulee yhtäkkiä vastaan sieltä vaikeista kulmista, vähän odottamattomiin tilanteisiin, jotta saadaan ehkä maksimoitua niitä tuottoja, ei ole tarkoituksenmukaista. Täytyy toimia kyllä, ja on hyvä, että liikennerajoituksia nyt seurataan, mutta tässä täytyisi olla se arkijärki kädessä.

Puhemies Matti Vanhanen: En voi sanoa, etteikö nimi olisi otsikossa, otsikonmukainen, mutta asiaan se ei kuulu kuitenkaan. [Kimmo Kiljunen: Mutta kommentoin näitä puheenvuoroja täällä!]

15.22 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esityshän liittyy valtion vuoden 2020 kolmanteen lisätalousarvioesitykseen, ja siksi on hyvä, että se on nyt täällä meillä käsittelyssä.

Vaikka se onkin hyvin teknisluontoinen asia, niin käytännössä taustalla on viime vaalikaudella toteutettu LVM:n alaisten virastojen uudistus, ja sitä kautta se tulee meille käsitelyyn. Kyseessä on käytännössä seitsemän henkilötyövuoden mukainen henkilöstösiirto sieltä Kaakkois-Suomen ely-keskuksesta tänne ITM Finland Oy:hyn, lyhennettynä — mitä on käyty keskustelua tästä nimikysymyksestä, niin itse olen kyllä näitten kriittisten puheenvuorojen kanssa hyvin samaa mieltä siinä, että kyllä meidän tulisi virastoissakin suosia suomenkielisiä nimiä. Jos kysytään tätä nimeä joltain kansalaiselta, niin tuskin hän tietää, mitä se tarkoittaa, ja monet muutkaan ihmiset eivät sitä tiedä.

Mutta oikeastaan, kun ministeri on paikalla — kiitos siitä, että näitten molempien hallituksen esitysten aikana ministerillä on ollut aikaa kiireisistä ajoista huolimatta täällä olla meidän joukossamme salissa — kysyn tästä problematiikasta, että kun nyt näitä tehtäviä siirretään Kaakkois-Suomen elyiltä tänne ITM Finland Oy:hyn ja Kaakkois-Suomen ely on itse kommentoinut toteamalla, että tehtävien siirto on tarpeellinen tehtävien sujuvan hoidon kannalta, niin kuitenkin meillä jää sitten tiettyjä asiakaspalvelutehtäviä tuonne Pirkanmaan ely-keskukseen: se on ilmeisesti tarkoituksenmukaista, että meillä silti on myöskin Väyläviraston vastuulla ja sitten Pirkanmaan elyn vastuulla tiettyjä asiakaspalvelutehtäviä ja taas ITM Finlandille on täältä Kaakkois-Suomen elyiltä nämä siirretty?

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Eestilä, ja hänen jälkeensä ministeri.

15.25 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Ihan tämmöinen periaatteellinen puheenvuoro, joka ilmeisesti liittyy tähän kyseessä olevaan asiaan, on se, että kun tehtäviä ja henkilöstöä siirtyy osakeyhtiöön, niin miten tätä osakeyhtiötä valvotaan, että se ei ala elämään omaa elämäänsä ja keksi omia ideoita ja että se on selvässä ohjauksessa. Oikeastaan varsinainen kysymys liittyy siihen, että kuinka iso hallitus tällä tulee olemaan, ja keitä siellä hallituksessa on, jotka alkavat sitten omien näkemysten mukaan ilmeisesti ohjaamaan tätä osakeyhtiön operatiivista toimintaa.

15.25 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Todellakin tehtiin tämän HE:n esittely nyt vähän nurinkurisessa järjestyksessä, mutta kiitän edustajia hyvästä työstä sen osalta. Todellakin hyvin pienestä, seitsemän henkilötyövuoden siirrosta on kysymys, ja ajatus on juuri se, että se osa liikenteenhallintaa, joka keskittyy juuri näihin teknisiin kysymyksiin, saa sitten tämän osaavan henkilökunnan omaan käyttöönsä, ja kaik-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 66/2020 vp

ki käytännössä ovat lausuntokierroksella tätä siirtoa kannattaneet. Tietenkin on hyvä sanoa tässä yhteydessä, että tässä muutoksessa noudatetaan hyvää henkilöstöpolitiikkaa ja tämä tehdään yhteistyössä henkilöstön edustajien kanssa.

Todellakin nämä yhtiöitykset on toteutettu edeltäjäni aikana, ja siltä osin, mitä liittyy sitten myöskin näihin nimeämisiin, totean, että nämä eivät kuulu muuten tietenkin pitkään syntilistaani, mutta kyllä tämä hallinnonalamme virastojen uudelleen nimeäminen on muistaakseni oikeusviranomaisen moitteet ansainnut, joten tähän on tietenkin aihetta kiinnittää huomiota. Miksi kyseessä on sitten Intelligent Traffic Management Finland Oy osana Traffic Management Finland -konsernia, niin tässä varmaankin on syytä lähettää terveiset professori Janne Saarikivelle, joka on myös huomauttanut oman työpaikkansa eli Helsingin yliopiston esiintyvän pääsääntöisesti englannin kielellä. Ymmärtääkseni nämä molemmat ilmiöt eli tämä anglosaksismi sekä yliopiston että näiden liikennetehtävien osalta liittyy siihen, että kun Suomi on johtava digitaalinen yhteiskunta maailmassa, niin on ollut toiveita ja varmaankin myös toimenpiteitä sen eteen tältäkin osin, että liikenteenohjaus on myös vientituote. Tiedän, että tällaisia ponnisteluja tässä konsernirakenteessa todellakin on, ja miksei saisi ollakin.

Edustaja Marttiselle totean, että on vielä hiukan aikaista sanoa, miten tämä yhtiöitys on toiminut. Se on niin lyhyen aikaa ollut voimassa. Siihen on asetettu säästötavoitteita, jotka olivat haastavia jo ennen tätä korona-aikaa, mutta kuitenkin näitten yhtiöiden tase ja kassa ovat kestäneet aika hyvin nämä vaikeat korona-ajat, ottaen huomioon vielä esimerkiksi lennonjohtotoiminnan käytännöllisesti katsoen pysähtymisen.

Sen suhteen, minkälaisia ideoita nämä osakeyhtiöiden hallitusten jäsenet saavat, toivon, että monenlaisia ja raikkaita ja radikaalejakin. Ne kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjaukseen, ja ne hallituksen jäsenet, joita olen ollut myöskin näihin eri konserniyhtiöihin nimittämässä, tulevat sekä asiantuntijaorganisaatioista että kiitettävässä määrin myöskin yksityisen elinkeinoelämän puolelta, ja on ilahduttavaa, että tällaiset tehtävät ja myöskin se mielenkiintoinen liikenteen digitalisaation ja telematiikan kehitystyö kiinnostaa useita yrityselämässä jo kannuksia hankkineita henkilöitä.

Vielä edustaja Eestilälle se, että tästähän me pääsemme tilanteeseen, jossa tavoittelemme varmaankin sitä, että tämä digitaalinen nopeusrajoitusmerkki on suoraan yhteydessä auton vakionopeudensäätimeen ja voidaan tällä tavalla huolehtia siitä, että tarpeettomia sakkoja ei tarvitse kenenkään maksaa. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.