



Tielaitos

**Yleisjohdon neuvottelupäivät
Helsinki 19 - 20.1.1993**

Kokousmuistio

Tielaitoksen
sisäisiä
julkaisuja

6/1993

Helsinki 1993

Keskushallinto

Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja
6/1993

**Yleisjohton neuvottelupäivät
Helsinki 19 - 20.1.1993**

Kokousmuistio

**Tielaitos
Keskushallinto**

Helsinki 1993

Painatuskeskus Oy
Helsinki 1993

Julkaisua saatavana:
Tielaitos, keskushallinto/johdon sihteeristö

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

TELAITOKSEN YLEISJOHDON NEUVOTTELUPÄIVIEN OHJELMA

Puheenjohtaja Jouko Loikkanen
Sihteeri Kirsti Suniala

Tiistai 19.1.1993

Teema: Kohti liikelaitosta

8.45	TERVETULOKAHVIT (KH 4)	
9.00	PÄIVIEN AVAUS	J. Loikkanen
9.30	TELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT VIRASTONA, LIIKELAITOKSENA, YHTIÖNÄ	J. Hirvelä
10.00	TIETOJA VÄGVERKETIN ORGANISAATIOMUUTOKSEN EDISTYMISESTÄ	E. Karjaluo
10.45	TULOSRYHMÄN TULOKSET JA SUOSITUKSET	A. Piirainen
11.30	LOUNAS (Ravintola Punatulkku)	
12.30	TULLITYÖRYHMÄN KESKEISET TULOKSET JA SUOSITUKSET	J. Saisto
13.30	PÄÄJOHTAJAN KAHVITILAISUUS (Ravintola Keltasirkku)	
14.30	EHDOTUS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI LIIKENNETURVALISUUSTYÖSSÄ	M. Ojajärvi
15.00	LAITOKSEN BUDJETTITAVOITTEET JA RAHOITUSNÄKYMÄT 1993-97	A. Piirainen
15.30	TAUKO JA SIIRTYMINEN RAVINTOLA PUNATULKKUUN	

16.00	LAITOKSEN/TIEPIIRIEN LÄHIALUEYHTEIS- TYÖN PERIAATTEET	J. Loikkanen
16.30	MATKALLA PIETARIIN JA MUUT ME- NEILLÄÄN OLEVAT SELVITYKSET	J. Saisto
17.00	VIENNIN PERIAATTEET, KUSTANNUK- SET, KALUSTOTOIMITUKSET	J. Torniainen
17.30	KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS	K. Mäntylä
18.00- 20.00	ILTAPALA	

Keskiviikko 20.1.1993

Teema: Organisaatiomuutokset

8.45	AAMUKAHOVI	
9.00	TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN	
	Uudet organisaatiot ja ...	
	□ Oulun tiepiiri	E. Vuolteenaho
	□ Savo-Karjala	P. Taskinen
	□ Kaakkois-Suomi	R. Varmavuo
10.30	KESKUSHALLINTO JA PALVELU- YKSIKÖT	M-P. Rasilainen
11.00	LOUNAS	
12.00	KORJAAMOJEN LIKELAITOSTAMINEN	M-P. Rasilainen
12.30	TIEJOHTAJIEN ESILLE OTTAMAT ASIAT	
14.00	PÄÄTÖSSANAT JA KAHVIT	J. Loikkanen

**TIELAITOKSEN YLEISJOHDON
NEUVOTTELUPÄIVÄT**

Pääjohtaja	Jouko Loikkanen	TIEL/Keskushallinto
Ylijohtaja	Jarkko Saisto	TIEL/Keskushallinto
Johtaja	Erkki Koskinen	TIEL/Keskushallinto
Johtaja	Jukka Hirvelä	TIEL/Keskushallinto
Johtaja	Matti-Pekka Rasilainen	TIEL/Keskushallinto
Tiejohtaja	Esko Pekkarinen	Uudenmaan tie- piiri
Tiestöpäällikkö	Pekka Vahala	Turun tiepiiri
Tiejohtaja	Eero Karjaluoto	Hämeen tiepiiri
Vs. tiejohtaja	Timo Heiskanen	Kymen tiepiiri
Tiejohtaja	Risto Varmavuo	Mikkelin tiepiiri
Vs. tiejohtaja	Rauno Heinonen	Pohjois-Karjalan tiepiiri
Tiejohtaja	Pekka Taskinen	Kuopion tiepiiri
Tiejohtaja	Jorma Hintikka	Keski-Suomen tie- piiri
Tiejohtaja	Juhani Salonen	Vaasan tiepiiri
Tiejohtaja	Eero Hintikka	Keski-Pohjanmaan tiepiiri
Tiejohtaja	Esa Vuolteenaho	Oulun tiepiiri
Vs. tiejohtaja	Jorma Lappalainen	Kainuun tiepiiri
Tiejohtaja	Sauli Niku-Paavo	Lapin tiepiiri
Tieinsinööri	Erkki Vuontisjärvi	Lapin tiepiiri
Apul. kaup. johtaja	C J Adolfsson	TIEL/Johtokunta
Hallitusneuvos	Kalevi Perko	Liikenneministeriö
Ylitarkastaja	Matti Teräsvirta	Liikenneministeriö
Yli-Insinööri	Juhani Tervala	Liikenneministeriö
Budjettisihteeri	Esko Tainio	Valtiovarainminis- teriö
Apulaisjohtaja	Antti Piirainen	TIEL/Keskushallinto
Viestintäjohtaja	Pär-Håkan Appel	TIEL/Keskushallinto
Suunnittelija	Kirsti Suniala	TIEL/Keskushallinto

Sisältö

PÄIVIEN AVAUS	7
TIETOJA VÄGVERKETIN ORGANISAATIOMUUTOKSEN EDISTYMISESTÄ	8
TULOSRYHMÄN TULOKSET JA SUOSITUKSET	8
TIELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT VIRASTONA, LIIKELAITOKSENA, YHTIÖNÄ	9
TULLITIETYÖRYHMÄN KESKEISET TULOKSET JA SUOSITUKSET	9
EHDOTUS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ	10
LAITOKSEN BUDJETTITAVOITTEET JA RAHOITUS- NÄKYMÄT 1993-97	10
LAITOKSEN/TIEPIIRIEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN PERIAATTEET	11
MATKALLA PIETARIIN JA MUUT MENEILLÄÄN OLEVAT SELVITYKSET	11
VIENNIN PERIAATTEET, KUSTANNUKSET, KALUSTO- TOIMITUKSET	11
KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS	12
TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN	14
KESKUSHALLINTO JA PALVELUYKSIKÖT	15
KORJAAMOJEN LIIKELAITOSTAMINEN	15
TIEJOHTAJIEN ESILLE OTTAMAT ASIAT	16
MUUT PÄIVILLÄ ESILLE OTETUT ASIAT	16
PÄÄTÖSSANAT	18
LIITE 1 - 14	19

YLEISJOHDON NEUVOTTELUPÄIVÄT

Aika	19. - 20.1.1993
Paikka	Keskushallinnon koulutustilat Kh 4, Helsinki
Läsnä	ks. erillinen osanottajaluettelo
Puheenjohtaja	Jouko Loikkanen
Sihteeri	Kirsti Suniala

TIISTAI 19.1.1993 **TEEMA:** Kohti liikelaitosta

PÄIVIEN AVAUS

Jouko Loikkanen

Selvitysmiehet Ojala, Hirvelä ja Westerlund ovat saaneet valmiiksi mietintönsä. Niissä on käsitelty myös tielaitosta. Edelleen on mietittävä liikkeessä oloa ja on saatava tuloksia aikaiseksi myös tulevaisuudessa.

Uusi ehdotus tietulleista on saatava keskusteluun ja tarkasteltavaksi erilaisiin neuvottelupöytiin.

Meidän on oltava herkkiä muutoksille. Koulutus ja informaatio on korostunutta muutosvaiheissa. Organisaation muuttaminen on enemmän kuin ennen meidän itsemme käsissä. Elämme uuden organisaation sisäänajovaihetta, jonka jälkeen painopiste siirtyy alueellisille tulosityksiköille. Meidän on yritettävä saada muutosta aikaan myös yhdessä muiden valtion alueellisten organisaatioiden kanssa. Erityisesti niiden piirien, joita muutos ei vielä kosketa, on aktivoiduttava muiden alueyksiköiden suuntaan.

Yleisjohdon tehtävänä on tulosjohtamisen syventäminen ja vakiinnuttaminen. Laatuvastuuasiat sekä ETA:n, EY:n ja kansainvälisten asioiden kehittämisen valpas seuraaminen ovat tärkeimpiä tehtäviä siinä toiminnassa.

TIETOJA VÄGVERKETIN ORGANISAATIOMUUTOKSEN EDISTYMISESTÄ

Alustus: Eero Karjaluoto

Liite 1

Keskustelu

Suomessa ollaan kovasti Ruotsia jäljessä henkilöstön tukemisessa siirtojen yhteydessä.

Voisiko Suomessa kokeilla Ruotsin mallin mukaista urakointia?

Johtopäätökset

Muutoksen suunnittelun helpottamiseksi on johdon selvitettävä tämän hetken mahdollisuudet tukea henkilöstön siirtymistä ja korvata erilaisia siirroista aiheutuneita kustannuksia. Tukimahdollisuuksista on tiedotettava tehokkaasti.

Johtokunta on päättänyt seurata Ruotsin kehitystä mm. urakoinnissa. Ensinnäkin on toteutettava vireillä olevat projektien tulokset ja sitten vasta kehitellään lisää. Rakennustuotannon yhtiöittämisellä tielaitoksessa on huonot edellytykset, koska tarvetta ei varsinaisesti ole.

Suuriin organisaatioaskeleisiin ei ole nyt tarvetta. Piirien kohdalla on erityisen tärkeää tietää miten Ruotsissa edetään.

TULOSRYHMÄN TULOKSET JA SUOSITUKSET

Alustus: Antti Piirainen

Liite 2.

Keskustelu

Kysyttiin, että aiheuttaako tilaussopimussjärjestelmään siirtyminen muutosvaiheessa olevissa piireissä paljon lisätyötä ja mitä se vaikuttaa piirien määrärahajakoon tulevaisuudessa.

Keski-Suomen piirissä, jossa on kokeiltu tilaussopimusta, ei havaittu työmäärän ylivoimaista lisääntymistä, vaan päin vastoin keskustelu aikaansaannoksista oli konkretisoitunut.

Johtopäätökset

Laatujärjestelmään pitää satsata enemmän. Laitokseen on saatava

tarmokas laatupäällikkö.

Sovittiin, että vuonna 1994 aloitetaan koko laitoksessa kokeilu tuotantosopimusmenettelystä.

TIELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT VIRASTONA, LIIKELAITOKSENA, YHTIÖNÄ

Alustus: Jukka Hirvelä

Liite 3

Keskustelu

Keskustelu käytiin seuraavana päivänä esitettyjen organisaatioalustusten yhteydessä.

Johtopäätökset

Tärkeätä on hoitaa nykyisten uudistusten varmistus. Sen jälkeen voidaan tehdä organisaation tarkistuksia. Muutoksia voidaan tehdä tulevaisuudessa tiuhemmin kuin viiden vuoden välein.

TULLITIETYÖRYHMÄN KESKEISET TULOKSET JA SUOSITUKSET

Alustus: Jarkko Saisto ja Eeva Linkama

Liite: tilaisuuden osallistujille jaettiin tietullityöryhmän mietintö, johon kuuluivat seuraavat osat: Yleisten teiden käyttömaksut; tietullityöryhmän mietintö ja osaselvitysten tiivistelmät, osa A: Teoria, käytäntö ja soveltuvuus Suomeen, osa B: Automaattisen perintäteknologian soveltuvuus Suomen moottoriväylille, osa C: Selvitys Turunväylän ja Lahdentien rakentamisesta tullirahoituksella, osa D: Parainen - Nauvo kiinteä yhteys tullitienä.

Raporttien laajuuden vuoksi niitä ei ole liitetty neuvottelupäivien muistioon.

Keskustelu

Esko Tainio kertoi miten asia on ollut vireillä VM:ssä ja että liikenneministeriössä oleva työryhmä on jatkoa ajatellen keskeinen. Siinä kohtaavat eri intressiryhmät (VM, LM, kunnat ja tielaitos). Hän oli

vakuuttunut, että jos LM:n työryhmä pääsee asiasta yksimielisyyteen, niin asia menee sen jälkeen myönteisesti eteenpäin myös VM:ssä. Hän kertoi lisäksi työryhmästä, jossa käsitellään saaristoliikenteen yhdysalusten kehittämistarpeita.

Johtopäätökset

Esikunta valmistelee piirien avustamana vuoden 1994 TAE:een ehdotukset tullitietekohteista. Piirit jatkavat muiden kohteiden valmistelua, että ne voitaisiin ottaa vuosien 1995 ja 1996 budjetteihin.

Tielaitos markkinoi tehokkaasti tietullityöryhmän ajatuksia LM:n työryhmälle.

EHDOTUS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ

Liite 4

Alustus: Mikko Ojajärvi

Keskustelu

Yhteiskunnalle tulee kalliiksi jos nopeuksia lasketaan, kuulee usein sanottavan. Työikäisiin autoilijoihin pitäisi voida vaikuttaa.

Kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista olisi tielaitoksen osuus 18 % ja kaikista yleisillä teillä tapahtuneista onnettomuuksista 25 %.

Tapaturmaiset kuolemat tulisi käsitellä VN:n tasolla kokonaisuutena. Niihin kuuluvat liikenneonnettomuuksissa kuolleiden lisäksi kotitapaturmat, verkonlaskijat, pilkkijät, uimarit ym..

Miksi maanteillä tapahtuneilla onnettomuuksilla on suurempi julkisuusarvo kuin esim. metsässä tapahtuneilla onnettomuuksilla? Muita onnettomuuksia voitaisiin estää tieliikenneonnettomuuksia halvemmalla.

LAITOKSEN BUDJETTITAVOITTEET JA RAHOITUSNÄKYMÄT 1993-97

Alustus: Antti Piirainen

Liite 5

Keskustelu

Tulevaisuudessa jokaisen hankkeen kustannusarvioon kuuluisi myös maan lunastaminen. On mahdollista, että hyvin moni budjettiuudistus nytkähtää vuonna 1994 eteenpäin.

Miten on LM:n valmius tuotepakettiasiassa? Toistaiseksi valmius on vasta tielaitoksessa.

Valtioneuvoston kehukset saattavat vielä muuttua.

Johtopäätökset

Henkilöstöön nähden ollaan kirjoitetun takana. Johtajien tulee varautua huonommallekin ajalle. Valtiovallan toimesta tulee jos on tullakseen meillekin vaatimuksia. Hyökkäyssuunnitelmat on oltava valmiina kaikkiin suuntiin.

Erillisrahoituksen saamiseksi on valmisteltava tietullihankkeita.

LAITOKSEN/TIEPIIRIEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN PERIAATTEET

Alustus: Jouko Loikkanen

Liite 6.

MATKALLA PIETARIIN JA MUUT MENEILLÄÄN OLEVAT SELVITYKSET

Alustus: Jarkko Saisto

Liite 7.

VIENNIN PERIAATTEET, KUSTANNUKSET, KALUSTO-TOIMITUKSET

Alustus: Jukka Tornainen

Liite 8.

Keskustelu

Kannattaisi päättää poistettavien koneiden lahjoittamisesta lähialueille. Otetaanko maksu vaiko ei ? Miten asiaa hoidetaan tulevaisuudessa? Esim. Itä-Suomesta ja Karjalasta olisi luontevaa viedä koneita rajan taakse Karjalaan eikä Viroon. Tulevaisuudessa pitäisi päästä eroon lahjoituksista kokonaan. On turvattava, että lahjoitettavat koneet yms. tulevat ja ovat siinä käytössä, johon ne on lahjoitettu.

Lähialueiden hallintoja ei pitäisi rasittaa liian tiuhoilla eri piirien vierailuilla.

Kummipiireihin Viroon ei pitäisi viedä suoraan kalustoa ym.. Keskushallinnon Tallinnassa tulisi tietää, jotta voivat koordinoida piirien toimintaa. Onko ylipäänsä järkevää pitää yllä kummitoimintaa?

Kansainvälistä toimintaa pitäisi koordinoida tielaitoksessa. Olisiko Vp oikea taho koordinoijaksi? Vai pitäisikö LM:öön perustaa koordinaatio-ryhmä? Olisi järkevää jakaa Viro alueisiin, jotka olisivat kummialueita Suomen tiepiireille.

Lahjoittaminen ei ole niin tärkeätä kuin hyvät suhteet ja yrityssektorin edellytysten parantaminen ja luominen. Esim. koulutus on tärkeätä.

Johtopäätökset

Lähialuetoiminnan esitetyt tavoitteet ovat hyviä. Keinoja niiden toteuttamiseen on olemassa. Esim. lähialueiden ammatillisen osaamisen tasoa voidaan nostaa meidän avullamme. Kummipiirejä voidaan nimetä ja koneistusta parantaa. Lähialuetoiminnassa tulee hakea tielaitoksen intressien lisäksi myös koko Suomen yritystoiminnan etuja. Tavoitteiden toteuttamiseksi tulee suunnitella hyvät keinot ja kaikkien osapuolten tielaitoksessa tulee olla niistä tietoisia.

KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS

Alustus: Kristina Mäntylä ja Matti Hermunen

Liite 9.

Keskustelu

Tavoitteena on talon oman väen osaamisen kehittäminen.

Olisi saatava selville ETA/EY:n aluepoliittinen tuki ym., joka voi vaikuttaa palveluyksiköiden toimintaan.

Taloon on haettu kansainvälisten asioiden koordinoijaa. Ei ole vielä

onnistuttu löytämään sopivaa. Ihmeteltiin laimeaa hakuhalukkuutta.

Johdon toivottiin miettivän yhdessä noudatettavaa strategiaa. Viimeaikoina on ollut vaikeuksia, koska on tehty matkoja eri piireistä melkein samanaikaisesti samoihin kohteisiin tietämättä toisista. Esim. Virossa on ollut vaikeuksia vastaanottaa runsaita delegaatioita tiuhaan tahtiin. Olisi mietittävä yhdessä, miten haluamme myydä ja markkinoida palvelujamme.

Johtopäätökset

Järjestetään kevään 1993 aikana laitoksen johdolle seminaari, jossa sovitaan laitoksen kansainvälisen toiminnan päämääristä, strategiasta ja tulostavoitteista sekä integraatioprosessista, lähialueyhteistyöstä, laitostason koordinoinnista ja työnjaosta.

Tilaisuuden ohjelma ja ajankohta sovitaan laitoksen johtoryhmässä.

KESKIVIIKKO 20.1.1993**TEEMA: Organisaatiomuutokset****TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN**

Oulun tiepiiri

Alustus: Esa Vuolteenaho

Liite 10.

Savo-Karjalan tiepiiri

Alustus: Pekka Taskinen

Liite 11.

Kaakkois-Suomen tiepiiri

Alustus: Risto Varmavuo

Liite 12.

Keskustelu

Alueellisessa vaikuttamisessa ovat tärkeitä:

- raha ja vaikuttamismahdollisuudet investointipäätöksiin,
- asiakaspalvelut paikallisella ja hallinnollisella tasolla,
- viraston ja virkamiesten sijoittuminen, koska se lisää taloudellista aktiviteettia paikkakunnalla,
- toimivat yhteydet maakuntaan,
- läheisyyden periaatteen turvaaminen.

Piireistä toiseen siirtymisen tukitoimista tulee saada lisätietoja henkilöstölle.

Ei ole järkevää mennä maakunnalliseen rahanjakoon. Tiejohtaja vastaa alueensa rahanjaosta. Rahanjaossa on konkreettinen ristiriita siinä miten poliitikot mieltävät läänikohtaisen ja maakunnallisen rahanjaon ja siinä miten tielaitos näkee järkevän tavan jakaa määrärahoja tiepiireihin.

Johtopäätökset

Johtokunta käsittelee helmikuussa maakuntakonttorin tehtäviä ja toimivaltaa. Jukka Hirvelä valmistelee asiaa.

Yksittäisten taistelujen voittaminen ei ole niin tärkeitä kuin sodan voittaminen. Tärkeitä ovat edelleen piirien vaikutusvallan säilyttäminen ja

rahanjako. Jos vuoden 1994 rahanjaossa tulee ongelmia ja puutteita, voidaan ne korjata vuonna 1995.

KESKUSHALLINTO JA PALVELUYKSIKÖT

Alustus: Matti-Pekka Rasilainen

Rasilainen kertasi keskushallinnon organisaation ja esitteli palveluyksiköiden tehtävät. Palveluyksiköiden nimet saattavat vielä muuttua ja lyhenteitä mietitään. Tärkeätä on saada aikaan yhtenäisyys palveluyksiköiden kustannuslaskentaan.

KORJAAMOJEN LIIKELAITOSTAMINEN

Alustus: Matti-Pekka Rasilainen

Liite 13

Keskustelu

Meidän oma toiminta on muuttumassa niin, että kaluston tarve vähenee. Kuopiossa on korjaamotilat ylimitoitettu. Pärjäämmekö omana liikelaitoksena? Jos liikelaitostetaan korjaamot, niin koko henkilöstö pitäisi siirtää mukana. Meille tulee ongelmia, jos vain osa henkilöstöstä siirretäisiin. Turussa korjaamot pärjäävät hyvin mielestään. Odottavat, että saisivat tehdä töitä myös ulkopuolisille.

Johtopäätökset

On välttämätöntä muuttaa liikelaitoslakia siten, että budjettivirastolla voisi olla liikelaitoksia. Tämä avaa mahdollisuuden myös korjaamoliikelain laitoksen kuulumiseen tielaitokselle. Liikelaitoksen toimialan muotoilu pitäisi olla mahdollisimman väljä, eikä sitä pitäisi rajata yksinomaan raskaan kaluston korjaamiseen.

Edelleen on mietittävä miten muutosvaiheessa tehdään henkilöstön siirrot. Siirretäänkö vain tarvittavat henkilöt, vaiko kaikki, ja liikelaitos sopeuttaisi?

Tarkoitus olisi siirtää koko korjaamotoiminnan väki uuteen liikelaitokseen samoin kiinteistöt ym. Tielaitoksen kannalta olisi hyvä säilyttää ylimääräiset tilat itsellään. Niitä voitaisiin hyödyntää myöhemmin.

TIEJOHTAJIEN ESILLE OTTAMAT ASIAT

Organisaatiokokemukset 1 v:n jälkeen Keski-Suomen tiepiirissä

Jorma Hintikka

Liite 14.

Keskustelu

Saldojen käytöstä pitäisi käydä keskusteluja piirien kanssa. Mitä on tulossa? Ylempien viranomaisten vaatimuksesta voidaan joutua siirtämään saldoja piiristä toiseen.

Viitasaarella on ollut ongelmia siinä, että urakoitsijalla on ollut vaikeuksia saada työnaikaista vakuutta. Voitaisiinko työnaikaisesta vakuudesta luopua?

Johtopäätökset

Saldoista kerätään tarkat tiedot ja loppuraportoinnin yhteydessä katsotaan tilanne ja mitä sille tehdään. Aikaisempaa jämpimpi tapa otetaan käyttöön. Pääjohtaja tekee päätöksiä saldojen uudelleenkohdentamisesta.

Kansainvälinen tapa on vaatia aina urakoista vakuus. Tarjouksen liitteenä on myös käytössä tarjousvakuus, mikä toimii takuuna. Vakuuskäytäntö laitoksessa pitää selvittää.

MUUT PÄIVILLÄ ESILLE OTETUT ASIAT

Vuoden 1992 tulosraportointi

Antti Piirainen

Johtopäätökset

Vuoden 1992 raportointi hoidetaan piiriryppäinä. Budjetointitilaisuus hoidetaan samassa yhteydessä. Sopiva ajankohta on 2 - 3.3.93.

Yleisjohdon syksyn neuvottelupäivät

Esko Pekkarinen

Johtopäätökset

Neuvottelupäivät sovittiin pidettäväksi 9. - 10.9.1993 Uudenmaan tiepiirissä.

Yhteistyöalueet

Eero Karjaluoto

Johtopäätökset

Eero Karjaluoto ja Jukka Hirvelä valmistelevat laitoksen jr:lle ja johtokunnalle ehdotuksen uusiksi yhteistyöalueiksi. Ehdotetaan kolmea yhteistyöaluetta, joista kahdessa olisi kaksi ala-aluetta.

Piirien yhdistämisistä ja säästöpäätöksistä

Juhani Salonen

Salonen kertoi Vaasan piirin henkilöstön vähentymästä piirikonttorilla ja ongelmista, joita syntyy kun ei voida tehdä uusrekrytointia. Edelleen hän selosti ongelmia saada aikaan säästöpäätöksen edellyttämät säästöt.

Johtopäätökset

Ylitöiden teettäminen konsulteilla ei ole oikea menettelytapa. Jo viikon lomarahen vaihtaminen vapaaksi tuottaa paljon tarvittavia säästöjä. Vapaaehtoista pakkoa suositellaan. Jos rekrytointikielto kestää monta vuotta, aiheutuu piireille ennenpitkää suuria ongelmia. Lisähenkilöstöä voi hankkia toisista piireistä. Laitos aloittaa aikaisessa vaiheessa keskustelut järjestöjen kanssa säästöjen aikaansaamiseksi. Riittävät keinokeskustelut voivat estää lomautukset. VN:n erillisohjaus säästöpäätöksissä on hankalaa tulosohjauksen kannalta, mutta VN:n päätökset koskevat myös tielaitosta. Pitää selvittää koskeeko matkakustannusten 20%:n vähennys myös tielaitosta. Timo Aaltonen saa selvittää asian ja kertoa siitä keskushallinnolle ja tiepiireille.

PÄÄTÖSSANAT

Jouko Loikkanen

Tielaitoksen lomatuki

Pääjohtaja toivoi, että piirit voisivat tukea majan käyttöä. Keskustelussa tuli esiin, että lomatoiminnan tuki harkitsisi mahdollisuutta ottaa piirejä ainajäseniksi. Jäsenmaksujen keräämistä tulisi tehostaa esim. siten, että jäsenmaksut kerättäisiin työpisteissä keskitetysti ja hoidettaisiin tilitys lomatoiminnan tuelle.

Keskushallinnon organisaatiosta

Pääkonttori ei ole enää liian suuri. Palveluyksiköt muotoutuvat kysynnän mukaan. Piirien ja uusien palveluyksiköiden välille on saatava aikaan tiivis yhteistyö.

Tilaussopimusmenettelystä

Tilaussopimusmenettelyn onnistuminen on yleisjohdon tärkeimpiä asioita. Antti Piirainen lähtee piireihin keväällä ja alkukesästä konsultoi maan asiasta. Piirien johdon tulee myös laajentaa tietämystään asiasta. Piiraisen piirikierroksella voidaan aikaansaada johtajille yhteneväinen tietoperusta. Ensi syksynä otetaan tilaussopimusmenettely esille pääjohtajan ja tiejohtajan välisissä keskusteluissa.

KIITOKSIA AKTIIVISUUDESTANNE.

KLS/15.2.93

LIITE 1:

**TIETOJA VÄGVERKETIN ORGANISAATIOMUUTOKSEN
EDISTYMISESTÄ**

RUOTSIN TIELAITOKSEN ORGANISAATIOUUDISTUS

MISTÄ LÄHTI?

- SELVITYSMIES TONY HAGSTRÖMIN RAPORTTI
INFRASTRUKTUURIN RAHOITUSMAHDOLLISUUKSISTA
- ORGANISAATION UUDISTUS ON YKSI KEINO LISÄTÄ
RAHOITUSTA TIENPITOON (300 MILJ. KRUUNUAVUOSI)
- KILPAILUKYVYN PARANTAMINEN - VALMISTAUTUMI-
NEN EY:N MUKANAAN TUOMAAN KILPAILUUN
- UUDET RAHOITUSMUODOT
- JULKINEN TALOUS LIIAN RASKAS
- LUOTTAMUS SIIHEN, ETTÄ TALOUDELLISIN TOIMINTA
JA HALVIN HINTATASO MÄÄRÄYTYY TOIMIVILLA MARK-
KINOILLA

UUSI KONSERNIRAKENNE

- TIENPITO - 5 ALUETTA, PAIKALLISYKSIKÖITÄ
- TUOTANTO - 7 ALUETTA, 22 KUNNOSSAPITOPIIRIÄ, 15
RAKENNUSALUETTA

(- YHTIÖT)

ERILLISET TULOSYKSIKÖT TIENPITO- TAI TUOTANTODIVISIOONIEN ALAISUUDESSA

- TIETTYJÄ TOIMINTOJA VARTEN (SUUNNITTELU, KIIN-
TEISTÖT, PÄÄLLYSTYS, SILTASUUNNITTELU, TIETO-
JENKÄSITTELY, VARASTO, KORJAAMO, MATERIAALI-
HUOLTO) ON PERUSTETTU ERILLISIÄ TULOSYKSIKÖI-
TÄ, JOIDEN TOIMIALUE VOI OLLA KOKO MAA, USEAMPI
TUOTANTOALUE, TAI YKSI TUOTANTOALUE.

MUUTA

- UUSI ORGANISAATIO ASTUI VOIMAAN VUODEN 1992 ALUSTA. SIIRTYMÄKAUSI 3 - 4 VUOTTA.
- LIIKENNETURVALLISUUSLAITOS LIITETTIIN TIELAITOKSEEN VUODEN 1993 ALUSTA
- NYKYISEN 7400 TYÖNTEKIJÄN SUUNNITELLAAN SUPISTUVAN NOIN (20%) VUOTEEN 1996 MENNESSÄ, JOLLOIN TUOTANNON ARVIOIDAAN OLEVAN KILPAILUKYKYINEN JA VALMIS YHTIÖITTÄMISEEN.
- TULEVAISUUDEN KAAVAILUJA ON MUUTTAA TIENPITODIVISIOONA LIIKELAITOKSEKSI (RAHOITUS TIENKÄYTÖMAKSUIILLA), YHTIÖITTÄÄ TUOTANTO JA ERILLISET TULOSOSIUKKOT JA MAHDOLLISESTI TARJOTA OSAKKEITA YKSITYISILLE MARKKINOILLE (PRIVATISOINTI).

TIENPITODIVISIOONA

- ASIAKKAINA TIENKÄYTTÄJÄT JA KULJETUSPALVELUIDEN OSTAJAT
- VASTAA TEIDEN LAATUTASOSTA
- OMISTAA TIET JA MÄÄRÄRAHAT
- YHTEISKUNNALLINEN SUUNNITTELU
- TIENPIDON SUUNNITTELU
- AMMATTIMAINEN TILAAJA
- KAIKKI TYÖT KILPAILUTETAAN
- ALUSSA KEHITETÄÄN ULKOPUOLISIA YRITTÄJIÄ ERITYISESTI HOIDON JA KUNNOSSAPIDON TÖISSÄ
- KAIKKI TOIMEKSIANNOT TEHDÄÄN SOVITUILLA TUOTTEILLA JA PALVELUILLA (48)
- VIRANOMAISTEHTÄVIÄ VOIDAAN OSTAA MYÖS TUOTANNOLTA
- TAVOITELLAAN SUURIA KOKONAISUUKSIA (SUUNNITTELU, RAKENTAMINEN, KUNNOSSAPITO 7 VUOTTA)

- EI PERINTEISTÄ VALVONTAORGANISAATIOTA. HYVÄK-
SYTÄÄN YRITYKSILLE LAATUJÄRJESTELMÄ, JONKA
MUKAISESTI NE RAPORTOIVAT LAADUN.
- EI TYÖNSUUNNITTELUOSAAMISTA

TUOTANTODIVISIOONA

- TIELAITOKSEN OMISTAMA "URAKOITSIJA"
- "TEHTÄVÄMME ON SELVÄ- MEITÄ OHJAAVAT TOIMEK-
SIANNOT. EMME ENÄÄ ELÄ MÄÄRÄRAHOILLA, VAAN
NIILLÄ TULOILLA, JOTKA ITSE ANSAITSEMME."
- ASIAKAS ON TILAAJA (TIENPITÄJÄ TAI ULKOPUOLINEN
TILAAJA)- EI TIENKÄYTTÄJÄ
- YRITYSTALOUDEN OHJAUSMUODOT JA TUNNUSLUVUT
(VOITTO, SIDOTUN PÄÄOMAN TUOTTO, VAKAVARAI-
SUUS)
- OMALLA TOIMIALALLA ULKOISIA ASIAKKAITA- SUURET
ODOTUKSET ON VARSINKIN KUNTIEN SUUNTAAN,
JOTKA ORGANISOIVAT TOIMINTAANSA MYÖS TILAA-
JA/TOTEUTTAJA TYYPPISESTI
- TUOTANNON VASTUULLA PALJON ITSENÄISIÄ TULO-
SYKSIKÖITÄ, JOTKA PUOLESTAAN TOIMIVAT KUTEN
YHTIÖT
- TUOTANTO TARJOAA MIELELLÄÄN KOKO JALOSTUS-
KETJUN (SUUNNITTELU, RAKENTAMINEN, KUNNOSSA-
PITO)
- TUOTANTO EI VALVO MITENKÄÄN TIELAITOKSEN
PUOLESTA YKSITYISTEN URAKOITSIJOIDEN TÖITÄ,
VAAN SEN ROOLI TILAAJAAN NÄHDEN ON SAMA KUIN
YKSITYISEN URAKOITSIJAN
- KESKEISTÄ ON MARKKINOINTI, MARKKINOIDEN JA
KILPAILIJOIDEN TUNTEMUS, KILPAILUKYVYN SAAVUT-
TAMINEN
- JOTTA TUOTANTO OLISI KILPAILUKYKYINEN ON SEN
KEVENNETTÄVÄ ORGANSAAIOTTAAN 20-30 PROSEN-
TILLA.
- 1996 TUOTANTO YHTIÖITETÄÄN

YHTIÖT

UUSIA YHTIÖITÄ PERUSTETAAN TUOTTAMAAN:

- TIELAITOKSEN TÄYDENTÄVIÄ TUOTTEITA TAI PALVELUITA
- TIETOTAIDON VIENTIIN
- TIELAITOKSEN TOIMINNAN RAHOITUKSEN HALLINNOINTIIN.

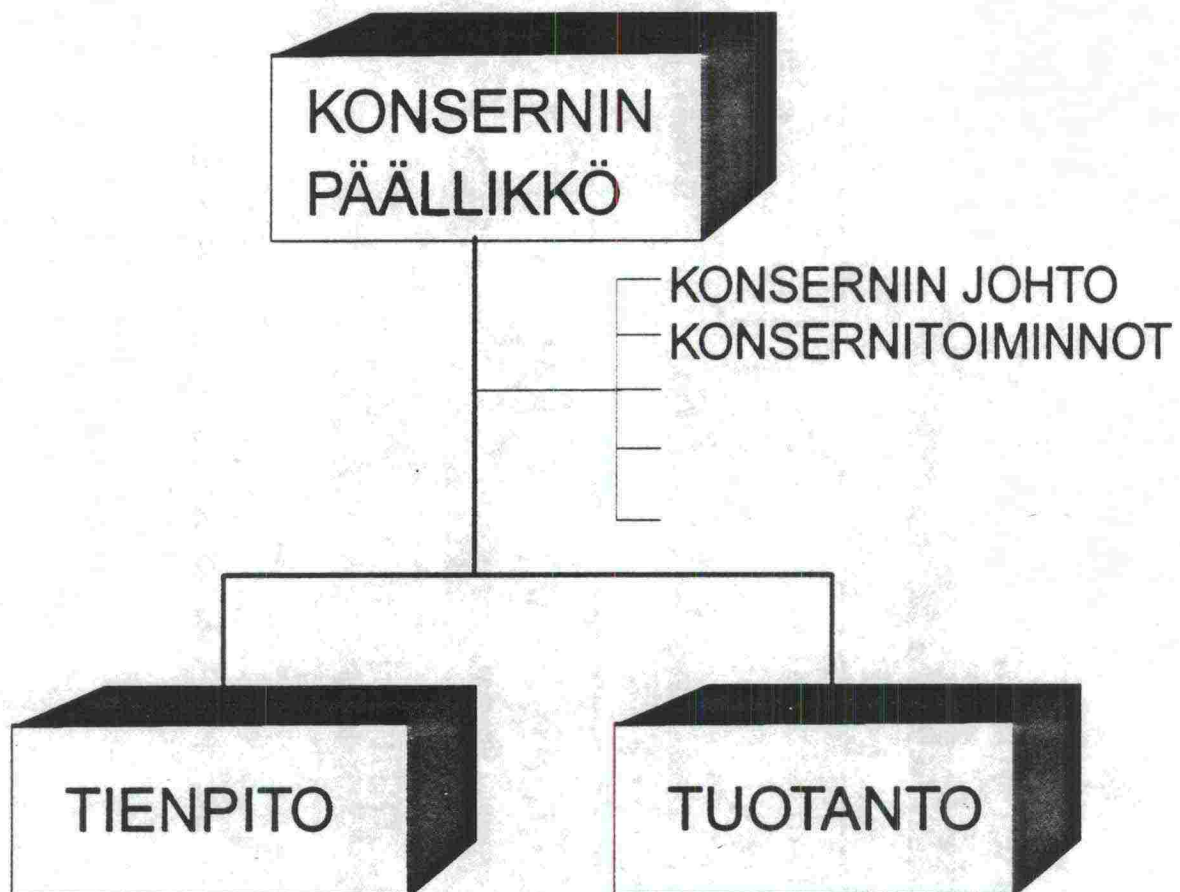
SILLOIN KUN TOIMINTA ON KANNATTAVAA JA SILLÄ ON MYÖNTEINEN VAIKUTUS TIELAITOKSEN TOIMINTAAN.

NYKYINEN HALLITUS SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI UUSIEN YHTIÖIDEN PERUSTAMISEEN. EDELLINEN HALLITUS SUHTAUTUI VIELÄ MYÖNTEISEMMIN.

- SWEROAD AB
- RST SWEDEN AB
- PRODUKTINSBOLAG GOTLAND AB
- DRD AB (PERUSTEILLA)
- VÄGINVEST AB
 - RÖDÖBRON AB
 - SVENSK-DANSKA ÖRESUNDSFÖRBINDELSE AB
 - STOCKHOLMSLEDER AB

ORGANISAATIOUUDISTUS ON OLLUT HENKILÖSTÖLLE VALTAVAN SUURI MUUTOS. LÄHES KAIKKI VAKANNSSIT ON PANTU HAKUUN. MONET JOUTUVAT MUUTTAAN ASUINPAIKKAA. ESIM. ESKILSTUNASSA SIJAITSEVAN REGION MÄLARDALENIN ALUEKONTTORIN JOHTORYHMÄN KAIKKI JÄSENET OLIVAT MUUTTANEET TOISILTA PAIKKAKUNNILTA. ASUINPAIKAN MUUTTOA TUETAAN TALOUDELLISESTI. TURVALLISUUS- JA LIIKKUVUUTTA EDISTÄVÄ PAKETTI ON TUNTUVA.

UUSI ORGANISAATIO



-LAATU / STANDARDI

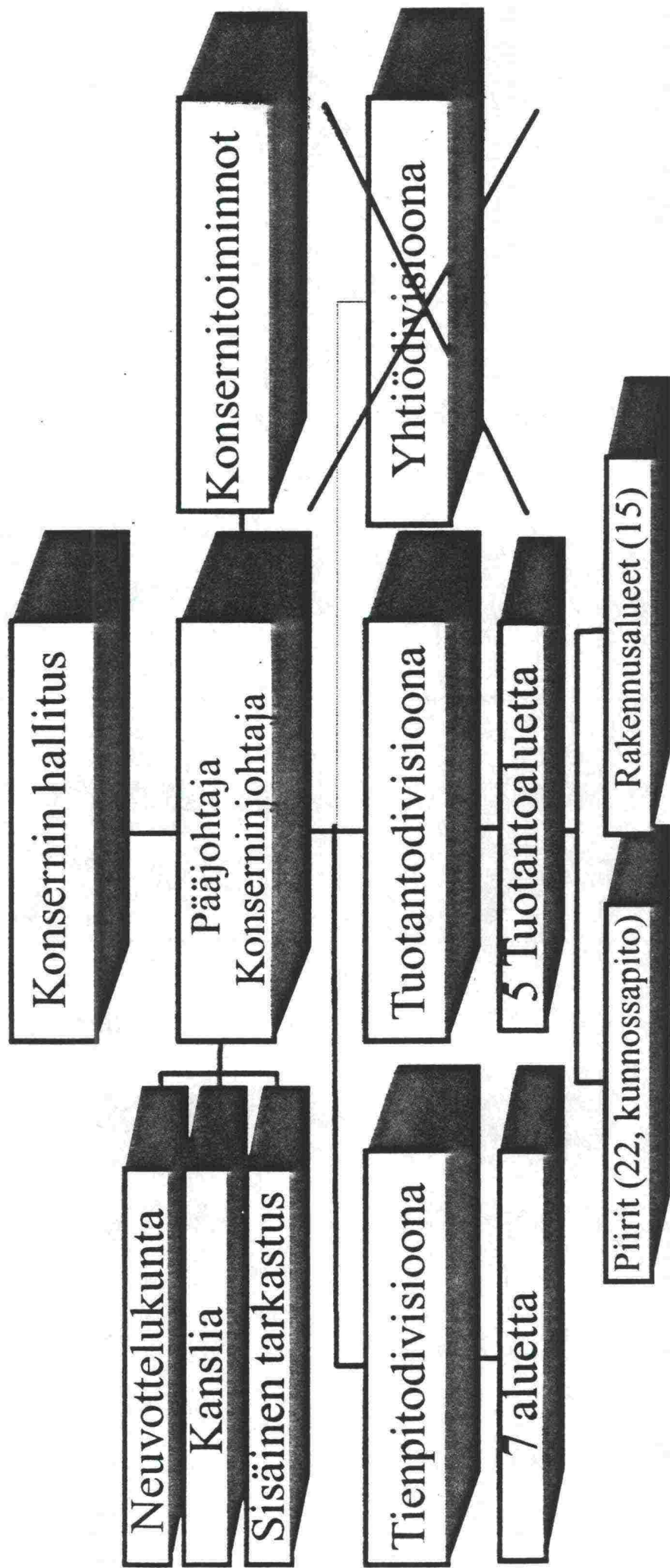
-TILAUS

-TIEVIRANOMAINEN

- "URAKOITSIJA"

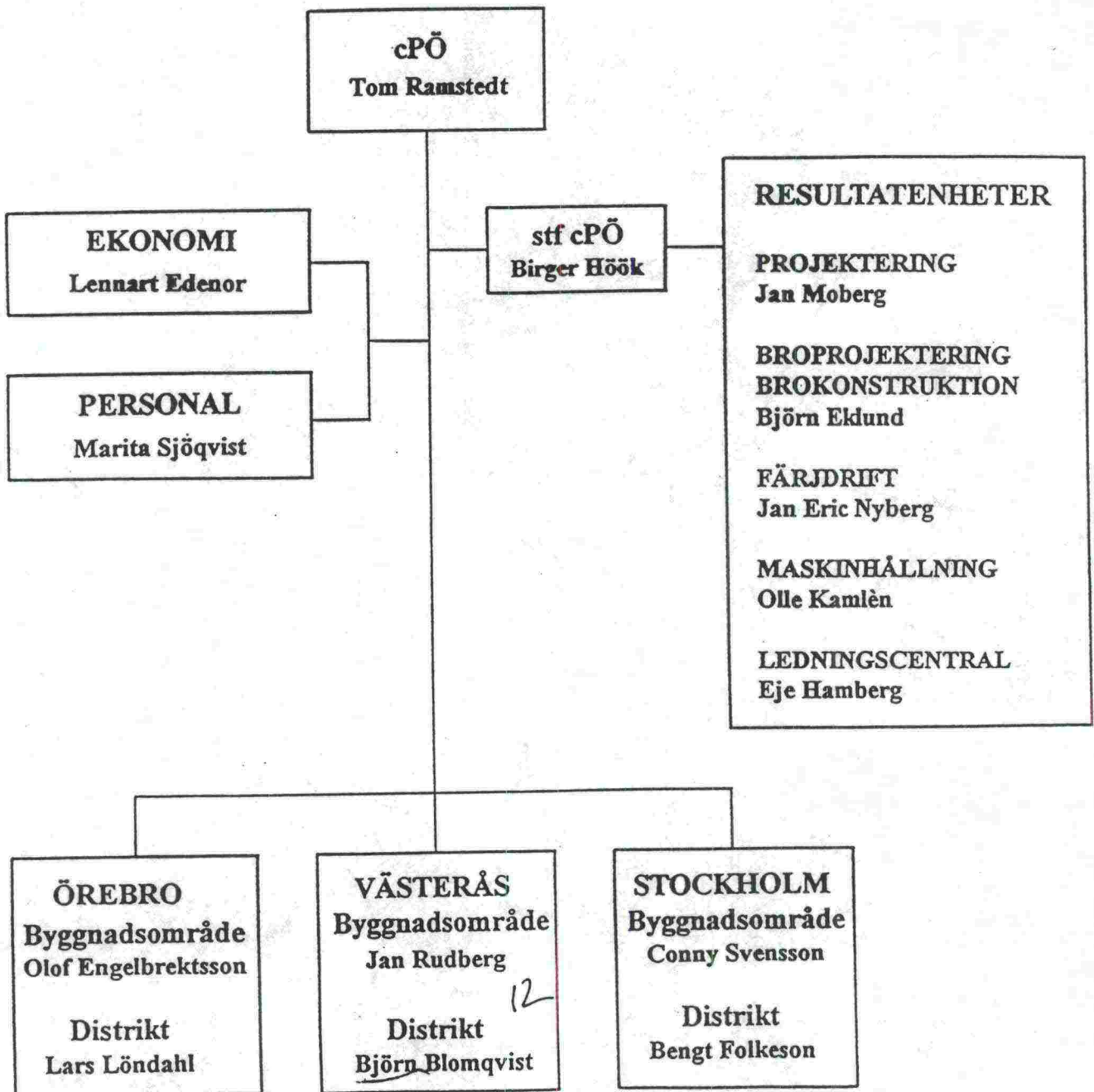
-OSAAMINEN

-KILPAILU



PÖ

PRODUKTION ÖST



Byggnadsområde
 brobyggande i
 inom sitt geografiska
 Byggnadsområde
 Solna för Stora
 08-757 66 00

Västerås
 Uppsala län,
 Örebro för
 manlands län

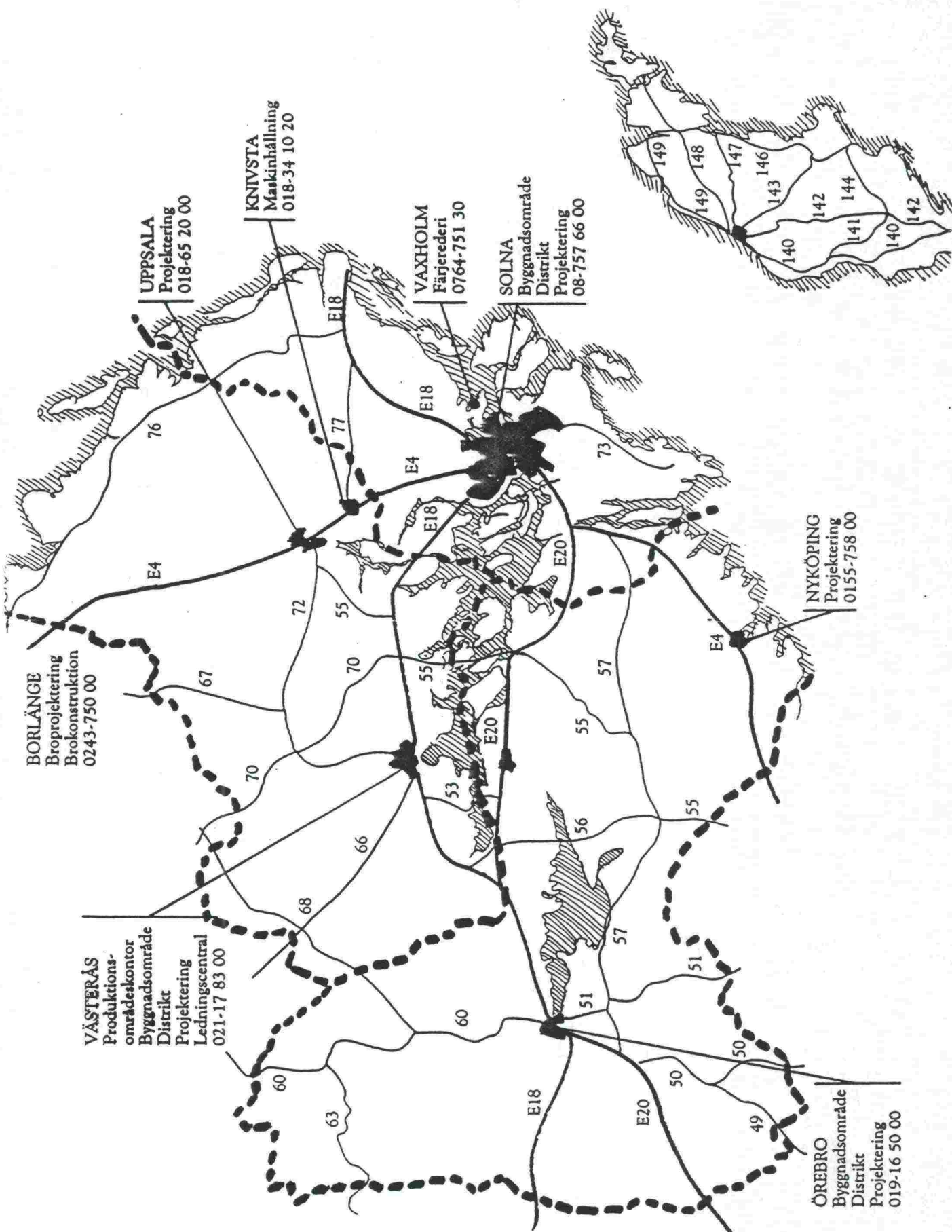
Projektering
 Projekterings
 gatu- och bro
 produktionso
 ringsenheten
 Nyköping, Ö.

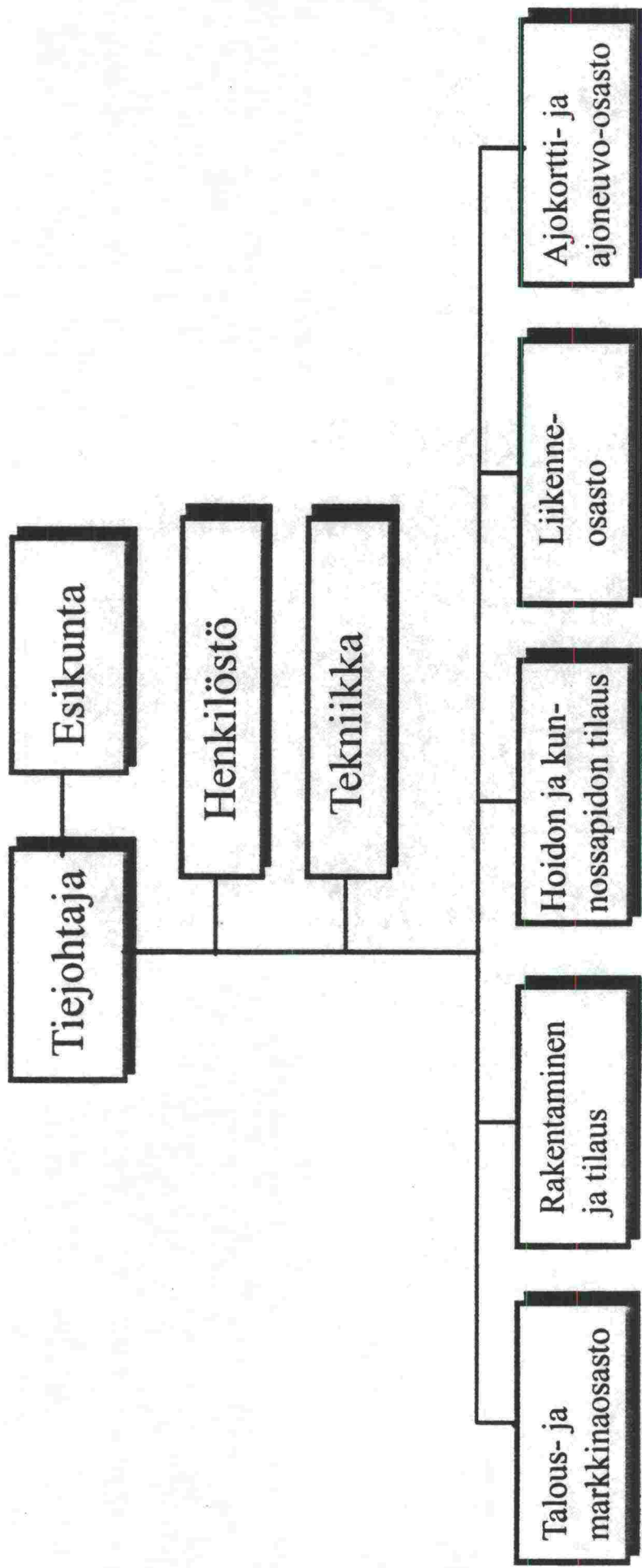
Broprojekter
 Enheten utfö
 och brokonst
 hela landet
 Enheten är p
 0243-750 00

Färjerederi
 Färjerederiet
 drift av färjel
 tionsområde
 i Vaxholm, C

Maskinhåll
 Enhetens up
 underhålla c
 nella, ration
 maskiner oc
 producerand
 handhålla i
 landet som r
 Enheten är i
 018-34 10 2

Ledningscen
 Enheten har
 moderna hj
 det aktiva s
 att bedriva
 effektivt. Er





Yhteiskuntasuunnittelu
 Tilakuvaukset
 Liikenne
 Yksityistiet
 Varautuminen
 Muutosasiat
Lisätehtävät:
 Liikenneympäristö
 Lasten ja nuorten liik. turvallisuus
 Liik. turvallisuus informaatio

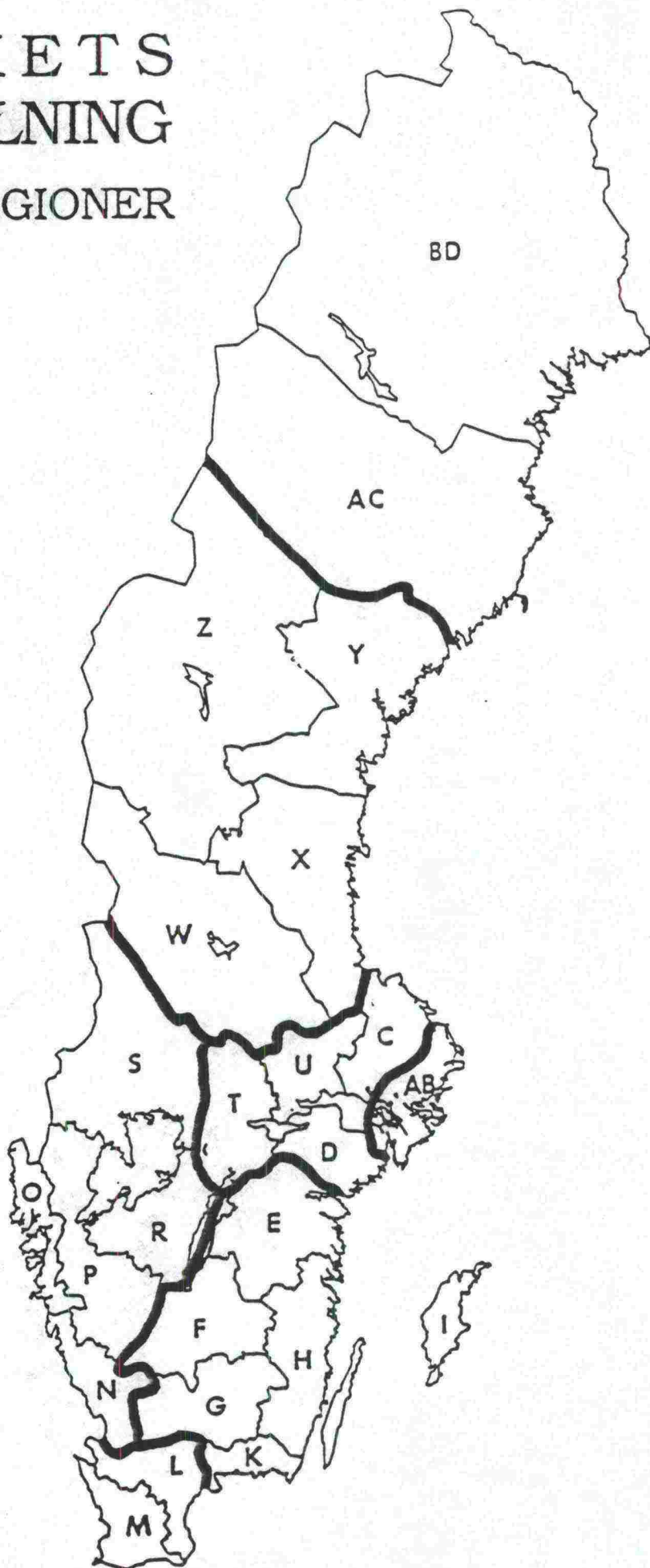
REGION MÄLARDALEN

KOKEMUKSIA

- ★ VAATII AIKAA
- ★ VAARANA POLARISOITUMINEN
- ★ SELKEYS TÄRKEÄ
- ★ VAATII SITKEYTTÄ
- ★ KAIKKEA EI VOI SUUNNITELLA

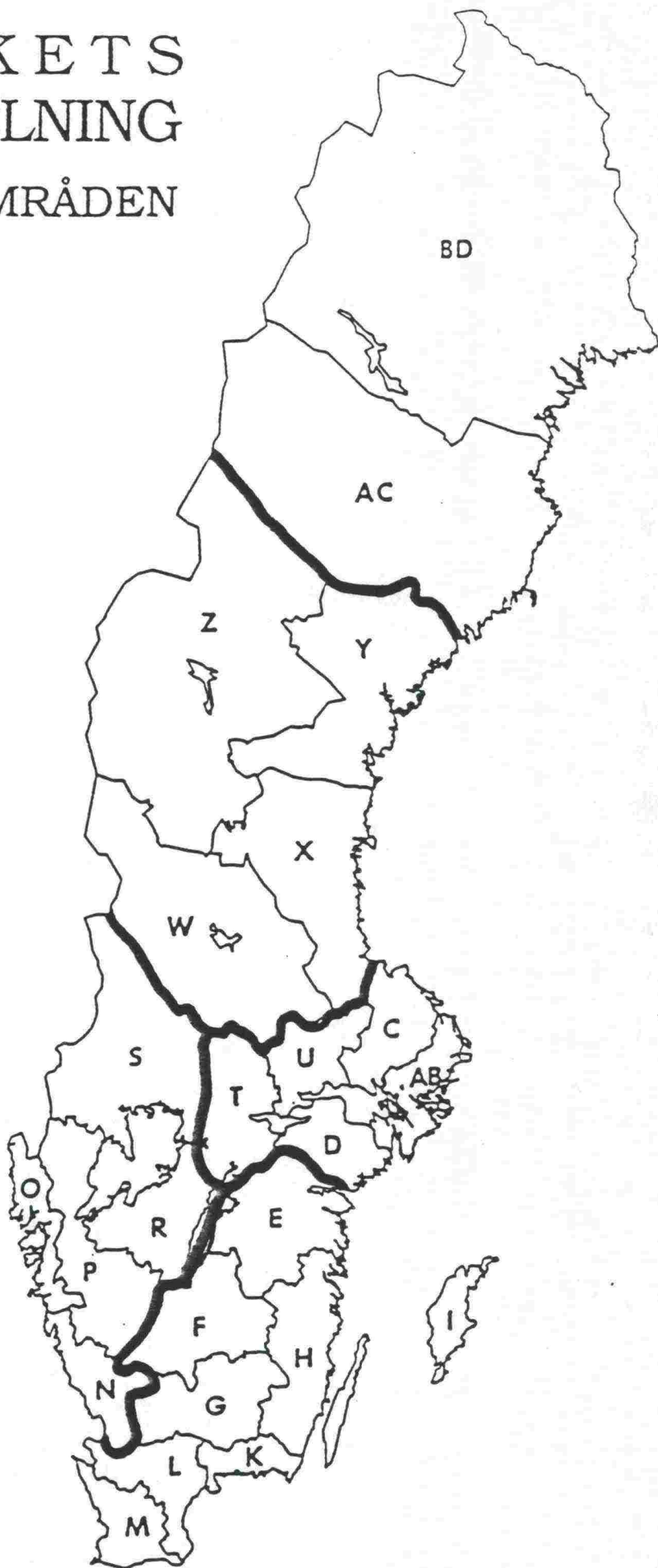
VÄGVERKETS REGIONINDELNING VÄGHÅLLNINGSREGIONER

- AB Stockholms län
- C Uppsala län
- D Södermanlands län
- E Östergötlands län
- F Jönköpings län
- G Kronobergs län
- H Kalmar län
- I Gotlands län
- K Blekinge län
- L Kristianstads län
- M Malmöhus län
- N Hallands län
- O Göteborgs och Bohus län
- P Älvsborgs län
- R Skaraborgs län
- S Värmlands län
- T Örebro län
- U Västmanlands län
- W Kopparbergs län
- X Gävleborgs län
- Y Västernorrlands län
- Z Jämtlands län
- AC Västerbottens län
- BD Norrbottens län



VÄGVERKET'S REGIONINDELNING PRODUKTIONSOMRÅDEN

- AB Stockholms län
- C Uppsala län
- D Södermanlands län
- E Östergötlands län
- F Jönköpings län
- G Kronobergs län
- H Kalmar län
- I Gotlands län
- K Blekinge län
- L Kristianstads län
- M Malmöhus län
- N Hallands län
- O Göteborgs och Bohus län
- P Älvsborgs län
- R Skaraborgs län
- S Värmlands län
- T Örebro län
- U Västmanlands län
- W Kopparbergs län
- X Gävleborgs län
- Y Västernorrlands län
- Z Jämtlands län
- AC Västerbottens län
- BD Norrbottens län



Resultatmodell

Basuppgifter - produkter och tjänster

sid 1

Väghållningsdivisionens externa produkter och tjänster

1. Fastställelse och uppföljning av vägstandard

Fastställelse av vägstandard

Lokaliserat vägnät

Förankrade planöverenskommelser

Väg- och byggrätt

Rätt avgränsat vägnät

2. Vägprodukter

Motorväg*

13 metersväg*

9 metersväg*

Landsväg*

Grusväg

Cirkulationsplats

Planskild korsning*

Stigningsfält

Busshållplats

Kollektivkörfält

Färjled

3. Väglagstjänster

Snö- och halkfri väg*

Snövägbana*

Hinderfri väg

4. Underhåll

Trafikriktig belagd väg*

Trafikriktig grusväg*

Bärlig bro*

* = Ingår i steg 1, implementering av P&T

Basuppgifter - produkter och tjänster

sid 2

Väghållningsdivisionens externa produkter och tjänster**5. Vägmiljötjänster**

Trafiksäkert närområde
Röjt vägområde
Vägskyddsanordningar
Körmarkeringar
Kantstolpar
Belysningsanläggningar
Skötsel vägbelysning

6. Trafikledning

Kartor för resplanering
Väg- och trafikinformation
Vägvisning
Permanent trafikstyrning
Tillfällig trafikstyrning
Skötsel vägskyltar
Signalanläggningar
Skötsel signalanläggningar
Transportdispenser
Broöppning
Kontrollplats

7. Trafikantservice

Rastficka*
Rastplatser*
Rastplatstrivsel

8. Kompletterande vägnät

Stöd till enskilt vägnät
Statskommunalt vägnät
Bidrag till kollektiv persontrafik
Cykelbidrag
Anslag till Banverket

* = Ingår i steg 1, implementering av P&T

LIITE 2

TULOSRYHMÄN TULOKSET JA SUOSITUKSET

Tielaitoksen yleisjohdon neuvottelupäivät
Helsingissä 19.-20.1.1993

Antti Piirainen

TULOSRYHMÄN TULOKSET JA SUOSITUKSET

1. Tausta
2. Työryhmän toimeksianto
3. Keskeiset tulokset
 - Miten tuotantosopimusmenettely muuttaa tulosohjausta ?
 - Tulossopimusmenettelyn hyödyt, ongelmat ja kehittämistarpeet
 - Työryhmän ehdotukset
4. Mitä kokeilu antoi ?
5. Lausunnot
 - Uudenmaan tiepiiri
 - Mercuri Urval
 - Starcon

TYÖRYHMÄN TOIMEKSIANTO

Toimeksiantaja: Tielaitoksen johtoryhmä 2.12.1991

Toimeksianto: Tehtävänä määritellä

- tielaitoksen tuotteet ja palvelut
- tuotteiden laadun määrittely- ja hinnoitteluperusteet
- kehittää tilaussopimusmenettely ensisijaisesti laitoksen sisäiseen käyttöön

Jäsenet:

Puh.joht.	A. Piirainen	Tieh
Sihteeri	J. Pulkkanen	Tieh
	J. Ala-Fossi	Tieh
	S-Å. Blomberg	T
	A. Huhtala	Tieh
	E. Karjaluoto	Tieh
	K. Katko	KS
	A. Korventausta	T
	S. Kosonen	KS
	A. Pehkonen	U
	M. Teräsvirta	LM
	E. Takanen	LYTT



TIELAITOS

RAHOITUS

Hinta

- Perustienpito
- Kehittäminen

VAIKUTTAVUUS

Tuotantosopimus

- Hoitotaso
- Kuntotaso
- Kehittämishankkeet

TUOTT.+ TAL.

Tulostavoitteet

- SPOT%
- Tulos%
- SPO:n kierto
- yms

TIEPIIRI

Perustienpito

Alueelliset hankkeet

+ / -

- Piiri valitsee kuullen sidosryhmiä

Työllisyysraha

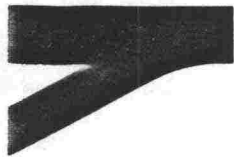
Työllisyyshankkeet

Omakust.hinta

Tuotot

Liiketoiminta

+ / -



LM

MÄÄRÄRAHAT

VAIKUTTAVUUS

TUOTT.+ TAL.

Perustienpito

- + talot
- + maa-ainesal.
- + vieraat työt

Talvihoito

- Teiden kunto**
- Liik.turv.**
- Ympäristö**

Kokonaistal.

- Yleiskust.**
- Liiketalous**

Kehittäminen

- + tiealueet
- + vieraat työt

Kehittämishankkeet

- H/K-suhde +
- liik.sujuvuus

TIELAITOS

TUOTANTOSOPIMUS

TUOTTEET

1. Liikenteen palvelut (hoitotaso)

Talvihoito
Liikenteen ohjaus ja palvelu
Vihertyöt ja puhtaanapito
Lauttaliikenne

2. Teiden ylläpito (kuntotaso)

Päällystetyt tiet
Soratiet
Sillat ja laiturit

3. Tieverkon kehittämishankkeet

Yleissuunnitelmat
Tiesuunnitelmat
Rakentaminen (sis. rak.suunnittelun)

4. Viranomaispalvelut

LISÄKSI REUNAehtoja

Turvallisuus- ja ympäristövaikutukset

HYÖDYT, ONGELMAT JA KEHITTÄMISTARPEET

HYÖDYT

Tietoisuus tuotteiden hinnoista kasvaa

**Tienpidon vaikuttavuuden hintatietoisuus
lisääntyy**

Tulos- ja laatuajattelu yhdistyvät

**Laitosyhtenäisyys voidaan varmistaa ny-
kyistä paremmin**

**Tieto tuotteiden kustannusrakenteesta
paranee**

Hintataso alenee - parantaa taloudellisuutta

ONGELMIA

Ei ole aitoa kilpailutilannetta

On pelko byrokratian kasvamisesta

KEHITTÄMIS- TARPEITA

Laadunmäärittelyn kehittäminen

Laatujärjestelmien kehittäminen

**Tietojärjestelmät vastaamaan uutta
käytäntöä**

KESKEISET TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

1. LM:n ja tielaitoksen välistä tulosohjausta kehitetään nykykäytännön pohjalta
2. Tuotantosopimus osaksi keskushallinnon ja tiepiirin välistä tulossopimusta

Tulossopimus:
 - tiepiirin strategiat
 - keskushallinnon ja piirin välinen tuotantosopimus
 - pää- ja tiejohtajan sopimat piirin tulostavoitteet
3. Tiepiirin tilikauden tuloksesta päättää pääjohtaja johtokunnassa sovittujen periaatteiden mukaisesti - myös ennakkopäätös mahdolliseksi.
4. Tilikauden tulosta voidaan käyttää
 - uusien tuotteiden tilaamiseen
 - alueellisten hankkeiden rahoituksen lisäämiseen
 - toimintavarauksiin
 - tuotannollisiin uusinvestointeihin
 - tutkimus- ja kehittämistoimintaan
 - tulospalkkioihin

5. Muuttaa perustienpidon määrärahojen pii-rijaon periaatteita
6. Työryhmän ehdotukset
 - tuotantosopimukset käyttöön 1994 (kaikki piirit)
 - keskushallinto käynnistää välittömästi tuotteiden laadunmäärittelyn ja laadun varmistamisen (laatu järjestelmien) kehittämisen
 - tielaitoksen tuloslaskelma ja tase kehitetään ottaen huomioon tämän työn tulokset
 - laskentajärjestelmien uusiminen liikelaitosmuotoiseksi
 - tulosten raportointijärjestelmien kehittäminen (talousohjaus- ja seuranta)

LAUSUNNOT

UUUDENMAAN TIEPIIRI

1. Oikea kehittämissuunta. Kokeiluun -94.

2. Hinnoittelu on ongelmallista.

=> Markkinahintaa ei voida selvittää etukäteen tuotteiden hintatason määrittämiseksi.

3. Jos omakustannushinnoittelulla ei pärjätä, on pitemmällä aikavälillä tehtävä saneerauksia.

4. Mahdollisen ylijäämän tulee palautua tienpitoon ja uudelleenohjelmointi on tehtävä piirin esityksestä.

5. Arvonmuutosperusteet ongelmallisia.

=> Liian hyvää laatua ei pitäisi palkita lisäbonuksilla (laatu maksaa).

=> Huono laatu kostautuu jo piirin lisäntyvinä kustannuksina.

LAUSUNNOT

MERCURI URVAL (Asko Honkaniemi)

=> Oikea kehittämissuunta.

I Raportin keskeinen sisältö

1. Pyrittävä "aitoon" kaupankäyntitilanteeseen.
2. Tilaajalla ja tuottajalla on yhteinen etu.

Tilaajan intressi

=> määritellä selkeästi ne vaikutukset, jotka se haluaa tuotteilla saada aikaan.

Tuottajan intressi

=> tarjota ja tuottaa palveluja, joilla on haluttu vaikutus.

3. Ensin vakiotuotteet. Vasta kysyntäohjatussa liiketoiminnassa ne on räätälöitävissä markkinalähtöisesti.
4. Tuotteen/palvelun vaikutuksen arviointi ulotettava tiehöyläkuljettajan tasolle saakka.

5. **Menestymisen punaisena lankana on tuotteiden/palvelujen jatkuva kehittäminen läpi tilaaja/tuottaja ketjun.**
6. **Oikean hinnan määrittely on problemaattinen.**
7. **Ilman hyvää laskentatoimea ei voida arvioida toiminnan tuloksellisuutta/tehokkuutta/kannattavuutta.**
8. **Muutos vaatii hyvää johtamistaitoa ja muutokselle myönteiset asenteet.**

II Ehdotus jatkotoimenpiteiksi

1. **Tulos- ja palvelujohtamiskulttuurin kehittäminen**
2. **Hinnoittelukäytännön kehittäminen**
3. **Sisäisen laskentatoimen kehittäminen**
4. **Henkilöstö saatava mukaan**

LAUSUNNOT

STARCON OY (Toivo Huttunen)

=> Oikea kehittämissuunta.

I Epäkohta: Helpoin tapa saada liiketaloudellista tulosta on onnistua hintaneuvottelussa.

Tuloksen teko kustannuksia alentalla on paljon vaikeampaa.

Korjaamiskeinoja:

1. Kilpailuttaminen (ei käytettävissä)
2. Hintavertailu (toimii)

=> Tiepiirien tarjoamien hintojen vertailu toimii hinnoittelussa kilpailupaineen korvikkeena.

3. Standardihinnoittelu (toimii)

=> Yhteinen sopimus "samaperusteisesta hinnoittelusta" tilaajan ja tuottajan välillä.

4. Sopimus vaikutuksista

=> Keskushallinnon ja tiepiirin välille vaikuttavuussopimus

=> Varsinaiset tuotantosopimukset tehdään tiepiirin johdon ja tuotantoyksiköiden kesken.

LIITE 3

**TIELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT VIRASTONA,
LIIKELAITOKSENA, YHTIÖNÄ**

Jukka Hirvelä
15.1.1993

TIELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT

- VIRASTONA
- LIIKELAITOKSENA
- YHTIÖNÄ

1. TEEMASTA

Tielaitoksessa on paljon tehty ja tehdään. Jo päätettyjenkin muutosten toteuttamisessa on tekemistä ja suuremmista asioista ainakin korjaamotoiminnassa on odotettavissa muutoksia. Monet ovat sitä mieltä, että "myllytyksen taso ja vauhti riittävät pitemmäksikin aikaa".

Toisaalta muutos ympäristössä jatkuu. On varauduttava ja valmistauduttava, jotta asiat edelleen pysyisivät omissa käsissä.

2. TOIMINTAYMPÄRISTÖ ON MUUTTUNUT JA MUUTTUU EDELLEEN

Muutamia keskeisiä linjanvetoja ja muutoksia, joilla voi olla vaikutusta myös tielaitokseen:

1) Hallinnon uudistamisohjelma: markkinaohjauksen hyväksikäyttö ja kyntäohjauksen hyödyntäminen, mm. nettobudjetointi, liikelaitokset ja yhtiöt

Tätä linjausta toteutetaan sekä taloudellisista että yhteiskuntapoliittisista syistä. Linja tuskin ainakaan nopeasti muuttuu.

2) Viime vuosina on toteutettu uusia liikelaitosratkaisuja, kuten autokisterikeskus ja ilmailulaitos. Jonkin aikaa sitten perustettuja liikelaitoksia on yhtiöitetty, kuten ravitsemiskeskus, painatuskeskus, VTKK. Myös suora yhtiöittäminen on tullut mukaan, kuten rahapaja

Liikelaitokset ovat toimineet "portaana" siirryttäessä yhtiömuotoon sekä henkilöstöpoliittisista että oppimissyistä. Nähtävissä on tietty muutos. Mennään suoraan yhtiöihin, jos se on joka tapauksessa päämäärä. Liikelaitoksille muodostuneen vähitellen oma käyttäjäalansa, jossa on viranomaisosia ja yhteiskunnallisen ohjauksen tarvetta. Vielä ei tiedetä, miten laajaksi liikelaitosten soveltamisala ja millä aikataululla muodostuu.

3) Jatkokehitysnäkymät eli ehdotus keskushallinnon kehittämiseksi. Sen yleinen linjaus on keskushallinnon yksiportaistaminen liikelaitostamalla tai lakkauttamalla keskusvirastot. Samalla nettobudjetointi tulee laajaan käyttöön. Liikelaitostetaan tai yhtiöitetään mm. rakennushallinto, metsähallinto, merenkulkuhallinto, teknillinen tarkastus, puolustusvoimien osia, korjaamot, vesipiirien rakennustoiminta (tai lopetetaan) jne. Ehdotuksiin sisältyy tielaitoksen toimintojen liikelaitostamisen selvittäminen.

Myös kirjanpitoa ja laskentaa uudistetaan: tilinpäätös, toimintakertomus tulevat kuvaan ja pääoma-ajattelu valtaa alaa virastoissa.

Ojalan ehdottamat rakenne- ja organisaatiomuutokset eivät ehkä kaikki toteudu ainakaan ehdotetuilla aikatauluilla.

Periaatteellisesti mielenkiintoinen, luultavasti toteutuva esimerkki on rakennushallinto.

Rakennushallinnosta muodostetaan 1995 1) virastomuotoinen "kiinteistövarallisuusyksikkö", jonka vuokralaisia virastot ovat sekä 2) yhtiö tai yhtiöitä, jotka hoitavat rakennushallinnon palvelutoimintoja, siivousta, rakennuttamista, korjaushuoltoa ja ehkäpä isännöintiä. Epäselvä näyttää olevan vain isännöinnin asema ja se, onko yhtiöitä aluksi yksi vai useampia. Yhtiöiden asiakkaita ovat virastot (siivous) ja myös omistaja: kiinteistövarallisuusyksikkö, joka hankkinee palveluja tulevaisuudessa myös muualta?

4) Tielaitos on kehittää edelleen valmiuksia liiketaloudellisten toimintamallien hyödyntämiseksi sisäisessä kehittämisessään.

Tähän on edellytyksiä sen vuoksi, että toiminta on pitkälle konkreettista tuotanto- ja palvelutoimintaa, samoja tai läheisiä esimerkkejä on saatavissa yksityiseltä sektorilta.

Esimerkiksi

- visiotoissa on tuotu esille liikelaitostyyli: sisäisenä ja jatkossa visionäärisesti kysyntäohjattuna
- organisaatoratkaisujen (tulosityksiköt, palveluyksiköt, tilaaja/tuottaja) filosofia on liikelaitostyylinen
- tulosityksiköihin kehittämiseen on sisältynyt pääomien tehokkuusajattelua
- liiketaloudellista koulutusta on saatu
- tulosityksiköiden ehdottaa tuotepaketteja, joilla itse asiassa kehitetään tulosityksiköiden, hinnoittelu on mukana

5) Nettobudjetointi toteutuu tämän vuoden alusta. Se johtaa kysyntä-, kilpailu-, hinnoittelu- ja markkinointiajattelun nykyistä laajempaan, mutta rajattuun soveltamiseen.

Hyöty on rahoituksen saaminen omaan käyttöön. Toimiala, virastomuoto rajoittavat kilpailuun ja markkinointiin ryhtymistä.

Tällaisesta ympäristömuutoksista ja harrastetusta toimintatavan kehittämisestä seuraa sisäisiä, mutta myös ulkoisia muospaineita. Näköpiirissä on toistaiseksi liikelaitoksen tapaan toimiva virasto.

3. PERIAATTEELLISIA ORGANISAATIOMUOTOJA

Yleisesti voidaan sanoa, että Suomessa ei ole noudatettu kovin puhdasoppista linjaa julkisen sektorin toimintoja organisoitaessa. Tämä koskee sekä työnjakoa valtion ja kuntien sekä yksityisen sektorin välillä että organisaatiomuotoa: virasto, liikelaitos, yhtiö, osakkuusyhtiö, rahasto, julkisoikeudellinen yhdistys. Pääsyyinä on joskus joskin tilanteessa tehdyt tapauskohtaiset ratkaisut. Esimerkiksi YLE Oy voisi perustellusti olla liikelaitos ja metsähallitus yhtiö, kun nyt on aivain toisinpäin.

Periaatteelliset rakenneratkaisut, jotka tavalla tai toisella, teoriassa tai käytännössä, ennemmin tai myöhemmin ovat mahdollisuuksien aluetta tielaitoksen tai sen osien organisaatiomuodoksi ovat seuraavia:

1) Budjettitalouteen kuuluva virasto

- 2) Budjettitalouteen kuuluva nettobudjetoitu, tulohajattu virasto
- 3) Uusimuotoinen liikelaitos
- 4) Valtionyhtiö

Budjettisidonnaisia liikelaitoksia ei nettobudjetoinnin laajennuksesta johtuen enää ole.

Budjettitalouteen kuuluvia virastoja, jotka eivät ole tulohajauksessa ja joilla ei ole nettobudjetoimintamahdollisuutta voi olla ministeriöiden ohella. Tielaitoksen paluu tähän suuntaan on mahdollista vain a) jos nettobudjetoinnin soveltaminen epäonnistuu tai b) maksulliset toiminnot siirtyvät muuhun organisaatiomuotoon.

Uusimuotoisia liikelaitoksia tulee joka tapauksessa lisää ja niitä menee myös yhtiömuotoon. Pääpiirteet erotukseksi tulohajattusta, nettobudjetoidusta laitoksesta ovat seuraavat:

- menot katetaan omaan kassaan tuloilla, jotka saadaan pääasiassa asiakkailta markkinoilla
- poikkeuksellisesti saadaan korvauksia valtiolta alihinnoittelusta tai yhteiskunnallisista perusteista tilatusta työstä
- lainanotto
- konkurssi mahdoton
- toimiala on sidottu
- kilpailuasemaa koskeva periaatteellinen vaatimus on, mutta käytännössä ei yhtiötä vastaavana (ilmailulaitos, autorekisterikeskus), jos olisi täydellinen vaatimus, mallia ei tarvittaisi
- tuottovaatimus sijoitetulle pääomalle
- voidaan asettaa palvelu- ja toimintatavoitteita
- investointien enimmäismäärä ja tärkeimmät kohteet, lainanottovaltuudet, tytäryhtiöiden perustaminen: valtioneuvosto

Yhtiömalliin siirtyy myös virastoja ja niiden osia. Yhtiö eroaa liikelaitoksesta siinä, että

- ei eri lakia ja asetusta
- toimiala vapaa, investoinnit omassa harkinnassa
- kilpailuasema
- yhtiökokous
- konkurssi

Periaatteelliset organisaatiomuodot voivat muodostaa ja usein muodostavatkin erilaisia yhdistelmiä. Esimerkiksi liikelaitokset tytäryhtiöitä ja osakkuusyhtiöitä. Liikelaitoksen sisällä voi olla viranomaisyksikkö (ilmeisesti ei merkittävä). Viranomaisella ei kuitenkaan voi olla liikelaitosta, ainakaan toistaiseksi.

4. TIELAITOS JA ORGANISAATIOMUODOT

Nyt tulohajattu, nettobudjetoitu virasto. Nettobudjetoinnin piirissä on lupatuloja muita tuloja, vuokria, kehitysaputuloja ja maksullisen toiminnan tuloja 148 mmk. Loppu on määrärahoja.

Liikelaitosmallin mahdollisuuksia voidaan tarkastella sen edellytyksiä vasten. Kun näin tehdään, voidaan

- 1) tarkastella tielaitosta nykyisessä muodossaan ja arvioida sen lii-

kelaitosmahdollisuuksia tästä lähtökohdasta ja/tai
2) tarkastella, voidaanko ja millä tavalla muuttaa tielaitosta, jotta se täyttäisi tarpeelliset edellytykset.

Liikelaitoksen yleisenä edellytyksenä on tietty liiketoiminta. Sen ei edellytetä - ainakaan heti - olevan kilpailun alaista (ARK). Myöskään täsmälleen samaa toimintaa harjoittavaa kilpailijaa ei näytetä käytännössä edellytettävän (VR, IL).

Sen sijaan edellytyksenä on pidetty asiakasrahoitusta. Tämä voi osittain muuttua rakennushallitusratkaisussa. Tielaitoksen osalta tämä on keskeinen 1) -kohtaa koskeva tekijä. Asiakasrahoituksella, vaikka tietulleja ja tiemaksuja otetaan nykyisten maksujen lisäksi käyttöön, ei saavuteta riittävää katteellisuutta. Tällöin ainoa tie olisi muuttaa nykyistä verotusta osittain maksuiksi, mitä on aikaisemminkin pohdittu Suomessa ja Ruotsissa ja mikä on käytössä mm. Islannissa.

Tämän lisäksi voidaan tietysti todeta tielaitoksen toisaalta aika suurelta osin täyttävän liiketoiminnan edellytykset. Suunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa harjoitettavia yrityksiä on markkinoilla ja kilpailua on jo käynnissä. Mahdollisuutena on osittainen, lähinnä kilpailuasemassa toimivan tuottajan liikelaitostaminen, Ruotsin ja Englannin tapaan.

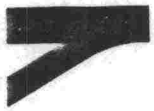
Muitakin vaihtoehtoja ja asetelmia voi olla.

5. JATKOSELVITYS

Minulle on kerrottu, että liikelaitostyöryhmän työtä jatkettaisiin ja näyttää siltä, että työ siirtyy vastuulleni.

Jos valtioneuvoston tasolla tehdään ratkaisu, jossa tällöinen selvitys tulee tehtäväksi, kannattaa tietysti toimia niin, ettei tarvitse tehdä monia selvityksiä. Minusta voitaisiin tehdä vaikka niin, että liikenneministeriö päättäisi selvityksestä ja sieltä tulisi joku mukaan, myös henkilöstön edustus on tarpeellinen.

Tulostavoitteena pitäisi olla liikelaitostamisen (ja yhtiöittäminen) edellytysten tarkastelu useammilla vaihtoehdoilla sekä näiden vaihtoehtojen etujen ja haittojen tarkastelu. Tältä pohjalta sitten voitaisiin määrittää, mikä jatkokehityslinja valitaan.



TIELAITOKSEN KEHITTÄMISSTRATEGIAT

- virastona**
- liikelaitoksena**
- yhtiönä**

- 1. Kehitystahdin riittävydestä**
- 2. Ympäristö muuttuu**
- 3. Periaatteellisia organisaatio-
muotoja**
- 4. Tielaitos ja periaatemallit**
- 5. Jatkoselvitys**



2. Ympäristö muuttuu

- 1 *uudistamisohjelma*
- 2 *organisointifilosofia*
- 3 *toteutetut ratkaisut*
 - *IL, ARK*
 - *liikelaitosten yhtiöittäminen*
 - *suora yhtiöittäminen*
- 4 *keskushallinnon "yksiportaistaminen"*
 - *uudet liikelaitokset*
 - *uudet yhtiöt*
 - *rakennushallinto*
- 5 *kirjanpidon uudistus*
 - *tilinpäätös, toimintakertomus, pääoma*
- 6 *tielaitoksen sisäinen kehitys*
 - *liikelaitos sisäisenä, visio*
 - *organisaatoratkaisut*
 - *tulosohjauksen kehitys*
 - *pääoma*
 - *tuotepaketit*
- 7 *nettobudjetointi*



3. Periaatteelliset organisaatiomuodot

1. Virasto
2. NB, tulosohjattu virasto
3. Liikelaitos
4. Yhtiö

<i>NB-virasto</i>	<i>Liikelaitos</i>	<i>Yhtiö</i>
<i>L ja A</i>	<i>Yleislaki, L ja A</i>	<i>Oy L</i>
<i>Toimiala sidottu ja säännelty</i>	<i>Toimiala sidottu</i>	<i>Toimiala vapaa</i>
<i>Määrärahat Tulot</i>	<i>Tulot, korvaukset poikkeuksia</i>	<i>Tulot</i>
<i>Valtion kassa</i>	<i>Oma kassa</i>	<i>Oma kassa</i>
<i>Organisaatio- ja voimavara- sääntelyä</i>	<i>Investoinnit säännelty</i>	<i>Itsenäinen toimivalta</i>
<i>VES ja TES</i>	<i>VES ja TES</i>	<i>TES</i>
<i>Säädösohjaus Budjettiohjaus Tulosohjaus</i>	<i>Tulosohjaus palvelu/toiminta- tavoitteista Tuottovaade</i>	<i>Tuottovaade</i>
<i>Seuranta</i>	<i>Hallitus+TJ</i>	<i>Yhtiökokous, hallitus, TJ</i>



4. Tielaitos

On

- tulosohjattu virasto, nettobudjetointi
- liikenteen kasvu pysähtynyt
- kehittämismäärärahoja uhkaa olennainen lasku, joko tilapäinen tai pysyvämpi
- tulostavoitteet saavutettu hyvin
- edelläkävijä monessa asiassa

Reagoi

- keskushallinnon ja eräiden piirien keventäminen
- henkilöstön luonnollinen poistuma
- kehitystä myös hanketasolla
- tietullit ja -maksut
-

Näköpiirissä

- korjaamot, vientiyhtiö, "liikelaitos selvitys"

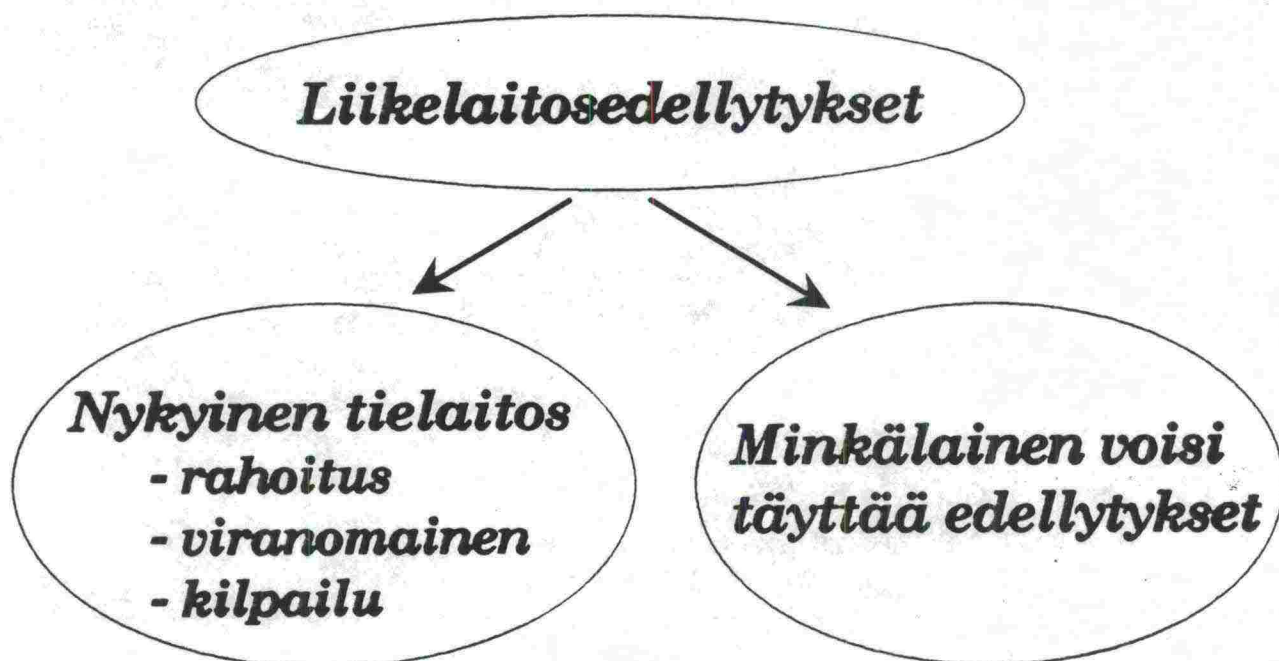


5. Mahdollisuuksia

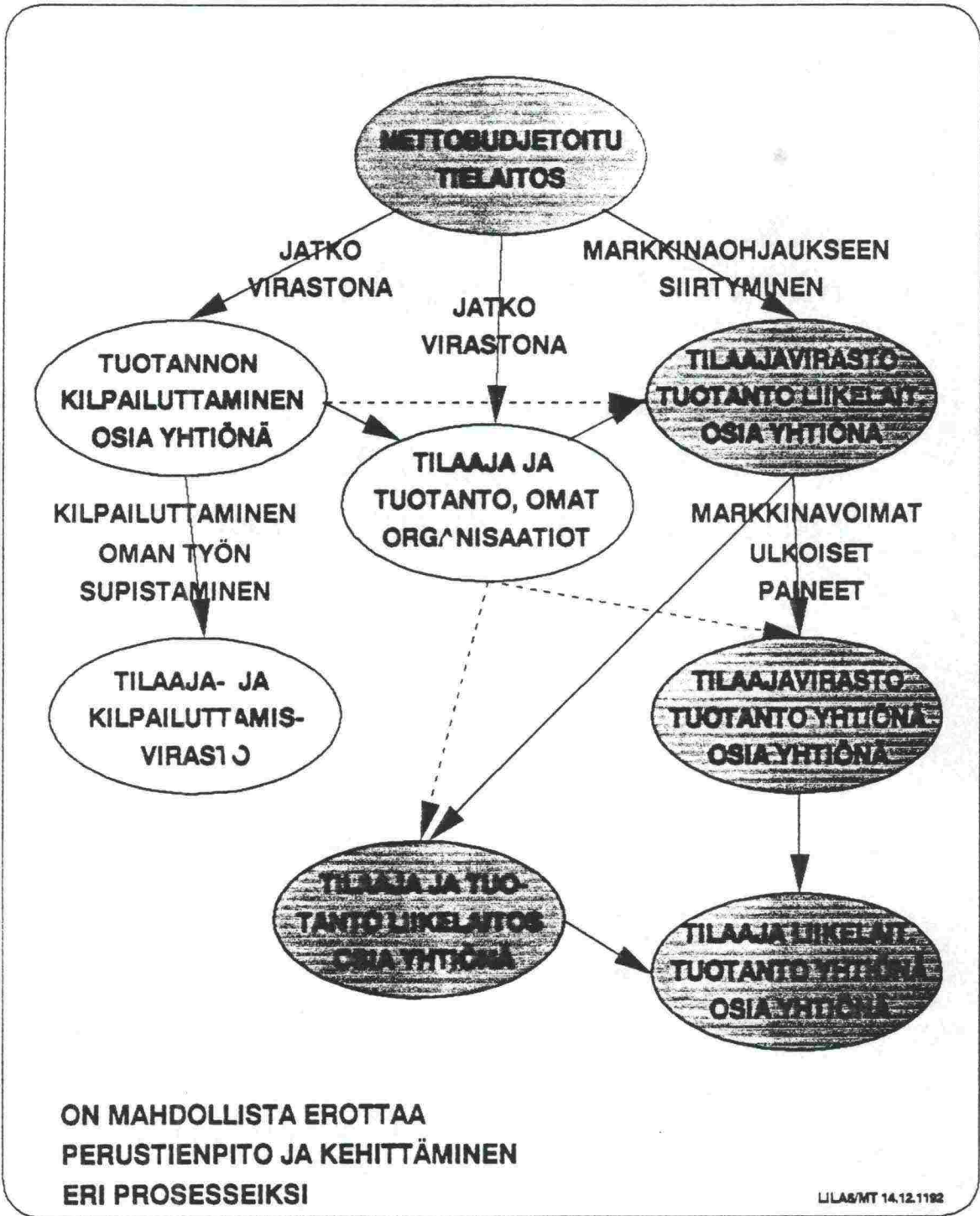
A) Virastona

- nettobudjetoinnin laajennus; rajallinen
 - julkinen sektori
 - tullit ja maksut
- oman tuotannon a) vähennys b) lisäys
 - pitkällä aikavälillä vähenee
 - laman aikana kasvaa
- sisäinen kehittäminen
 - keskushallinto, piirit, myös hanketaso
 - saneeraus, jos lama jatkuu

B) Liikelaitoksena



TIELAITOKSEN MUUTOSPÖLKUJÄ



LIITE 4

**EHDOTUS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖK-
SEKSI LIIKENNETURVALLISUUSTYÖSSÄ**

Luonnos 19.1.1993

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS TIELIIKENTEEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISESTA

1980-luvun alkupuoliskolla Suomessa liikennekuolemien vuotuinen määrä pysyi suhteellisen vakaana. Vuosikymmenen loppupuolella määrä nousi melko jyrkästi. Huippu saavutettiin vuonna 1989, jolloin tieliikenteessä kuoli 734 ihmistä. Vuosien 1990 ja 1991 luvut olivat 649 ja 632. Liikenneonnettomuuksissa kuolleista oli vuonna 1991 jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä tai mopoilijoita 229.

Pohjoismaisessa vertailussa Suomi on selvästi heikommalla liikenneturvallisuustasolla kuin Norja ja Ruotsi ja suunnilleen samalla tasolla kuin Tanska, kun vertailuperusteena käytetään liikennekuolemia asukasmäärää kohden.

Toinen parlamentaarinen liikennekomitea esitti määrääkiseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi liikennekuolemien määrän puolittamisen vuoden 1989 tasosta 1990-luvun loppuun mennessä. Samalla loukkaantumis- ja onnettomuusriskiä on alennettava. Tavoitetilanteessa Suomi olisi likimain samalla turvallisuustasolla muiden pohjoismaiden kanssa, jos nämä saavuttaisivat omat tavoitteensa.

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi Valtioneuvosto on asian oltua alustavasti raha-asiainvaliokunnan käsittelyssä tehnyt periaatepäätöksen, että vuosina 1993-1996 toteutetaan liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi seuraavat toimenpiteet:

Liikennemäärien vähentäminen

1. Joukkoliikenteen edistämiseksi parannetaan julkisen henkilöliikenteen hintakilpailukykyä henkilöauton yksityiskäyttöön verrattuna, toteutetaan arvonalisävero julkisessa henkilöliikenteessä alennetun verokannan mukaisesti sekä parannetaan liityntäpysäköintijärjestelmiä. Pikajunayhteyksien nopeutta, vuorovälitiheyttä ja matkustusmukavuutta lisätään.

2. Liikenneinvestointien rahoittamiseksi kehitetään erityisrahoitusmuotoja siten, että niitä voidaan käyttää joukkoliikennettä suosivalla ja liikenneturvallisuutta edistävällä tavalla.

3. Maankäytön suunnittelun ohjauksessa kiinnitetään erityistä huomiota hankkeiden aiheuttamiin liikennemääriin ja liikennemuotojen valintaan. Valtion viranomaisen suorittaman ohjauksen päähuomio kiinnitetään valtakunnallisesti ja seudullisesti tärkeisiin asioihin. Samalla kun kuntien päätäntävaltaa kaavoitusratkaisuisa lisätään, lisätään myös kuntien tietämystä liikenneturvallisuuskysymyksissä.

4. Selvitetään henkilöauton käyttöä suosivien verotus- ja tukijärjestelmien sekä työmatkakulujen verovähennys-oikeuden vaikutusta yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja liikennetarpeeseen.

5. Liikennesuoritteiden minimoimiseksi edistetään tiedonvälitystekniikan ja logistiikan käyttömahdollisuuksia.

Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

6. Toteutetaan tarvittavat kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista tarkoittavat säädösmuutokset.

7. Kevyttä liikennettä koskevan tietoperustan parantamiseksi käynnistetään järjestelmällinen kevyen liikenteen määrätietojen keruu ja parannetaan onnettomuustilastojen edustavuutta sairaalatilastojen avulla.

8. Tehdään toimet polkupyöräilijän suojakypärän vapaaehtoisen käytön lisäämiseksi, selvitetään suojakypärän ja jalankulkijan heijastimen käytön lisäämiseen ja käyttöpakkoon liittyvät muut kysymykset sekä valmisteluaan tarvittavat säädösehdotukset.

9. Jatketaan kevyen liikenteen reittien rakentamista yhtenäisiksi ja turvallisiksi verkoiksi.

Kuljettajakoulutus ja kuljettajantutkinto

10. Uusien kuljettajien onnettomuusriskin vähentämiseksi selvitetään pitkälle ajanjaksolle jakautuvan kuljettajaopetuksen toteuttamismahdollisuudet, kehitetään kuljettajaopetuksen menetelmiä ja sisältöä sekä kuljettajantutkintoa ja toteutetaan uusien kuljettajien rikkomusseuranta.

11. Ryhdytään asteittain toteuttamaan kaikkia moottoriajoneuvon kuljettajia koskevaa jatkokoulutusta ja toteutetaan riskikuljettajien ohjausjärjestelmä.

12. Kehitetään raskaan liikenteen kuljettajien ammatillista koulutusta ja saatetaan se vastaamaan nykyistä paremmin kuljettajatarvetta sekä otetaan käyttöön kuljettajasoveltuvuuteen perustuvat valintamenetelmät.

13. Kehitetään liikenneopettajien peruskoulutusta ja selvitetään alalla toimivien lisäkoulutusta.

Ajoneuvoturvallisuus

14. Ajoneuvojen turvallisuustason parantamiseksi toteutetaan vähintään EY-direktiivien mukaiset turvallisuusvarusteita koskevat vaatimukset, pyritään vaikuttamaan EY:n toimielimiin liikenneturvallisuutta parantavassa lainsäädännössä ja lisätään katsastustoimen suorittamaa ajoneuvojen tienvarsivalvontaa.

15. Lisätään turvavyön ja turvaistuimen käyttöön koh-

distuvaa tiedotusta ja valvontaa, laajennetaan turva-
vyön käyttö säännökset koskemaan myös erikois-, kuorma-
ja linja-autoja sekä selvitetään ilmatyynyn käytön li-
säämistä verohelpotuksen avulla.

16. Moottoripyöräilyn turvallisuuden parantamiseksi
toteutetaan moottoripyörän rakenteiden ja varusteiden
turvallisuutta ja havaittavuuden lisäämistä tarkoitta-
vat säädösmuutokset ja edistetään asianmukaisten ajo-
varusteiden käyttöä. Otetaan käyttöön moottoripyörien
määräaikaikatsastus.

17. Moottorikelkkailun turvallisuuden parantamiseksi
valmistellaan säädösehdotuksia, otetaan käyttöön moot-
torikelkkojen rekisteröinti ja lisätään valvontaa.

18. Mopoilun turvallisuuden parantamiseksi toteutetaan
mopojen rakenteiden ja varusteiden turvallisuutta ja
havaittavuuden lisäämistä tarkoittavat säädösmuutokset,
otetaan käyttöön mopojen rekisteröinti ja selvitetään
ajoluvan tarpeellisuutta.

Liikenneturvallisuusvalistus

19. Katkottoman liikennekasvatusjärjestelmän aikaansaa-
miseksi toteutetaan liikennekasvatusta peruskoulussa ja
nuorisoasteen oppilaitoksissa, käynnistetään päivä- ja
terveydenhoidon henkilöstön, nuorisoasteen opettajien
ja nuorisotyöntekijöiden sekä vanhustyössä toimivien
liikennekoulutus, sisällytetään liikenneturvallisuus
osaksi työsuojelutoimintaa ja tuetaan vapaaehtoisjär-
jestöjen liikenneturvallisuustyötä.

Alkoholionnettomuuksien vähentäminen

20. Rattijuopumusrikokseen syyllistyvien kiinnijäämis-
riskiä lisätään pääasiallisesti poliisivalvonnan mene-
telmin. Valvonnan vaikuttavuutta tehostetaan liittämäl-
lä rattijuopumusvalvontaan asianmukaista tiedotusta.

21. Parannetaan terveydenhuoltohenkilöstön ja poliisin
valmiuksia todeta kuljettajan ajokykyyn vaikuttavien
lääkkeiden tai huumeiden käyttö. Tehostetaan lääkkeiden
ja huumeiden aiheuttamia liikennetäriskejä koskevaa tie-
dotusta ja koulutusta.

22. Tehostetaan liikennejuopumusrikokseen syyllistynei-
den päihdeongelmaisten kuljettajien ohjaamista asianmu-
kaiseen hoitoon ja uudistetaan hoitoa liittämällä va-
pausrangaistusten täytäntöönpanoon päihdehuollollinen
osuus. Selvitetään mahdollisuudet täydentää liikenne-
juopumusrikosten seuraamusjärjestelmää vapausrangais-
tusta korvaavin toimin ja liittämällä päihdeongelmaisen
kuljettajan ajo-oikeuden palauttamisen edellytykseksi
jälkiseuranta.

Liikenteen valvonta ja rikkomusten seuraamukset

23. Kohotetaan liikennerikokseen syyllistyvän kiinnijoutumisriskiä 30 %:lla lisäämällä valvontaan käytettävien työtuntien määrää 20 % sekä ottamalla käyttöön automaattinen liikennevalvonta. Tehokkaalla tiedottamisella lisätään valvonnan vaikuttavuutta. Turvataan liikkuvan poliisin asema ja toimintaedellytykset.

24. Puuttumiskynnystä nopeusvalvonnassa alennetaan tavoitteena yhtenäinen pohjoismainen käytäntö. Liikennerikosten seuraamusjärjestelmää uudistetaan.

25. Selvitetään mahdollisuuksia säätää työsuojelutarkastajille oikeus pysäyttää ajoneuvo kuljettajan ajo- ja lepoaikojen tarkistamiseksi.

26. Turvallisuutta vaarantavan liikennerikollisuuden vähentämiseksi tehostetaan moottoriajoneuvon luvattoman käytön ehkäisytoimia.

Nopeussäätely

27. Liikenteen nopeudet saatetaan tiedotuksen, nopeusrajoitusten ja valvonnan keinoin enintään kaikki kustannukset huomioon ottavan taloudellisen optimin tasolle.

28. Palautetaan kevyille pakettiautoille 80 km/h ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus.

29. Taajamissa lisätään porrastettujen rajoitusten käyttöä sekä edistetään 30 ja 40 km/h alueiden muodostamista taajamien ydinkeskustoihin ja asuntoalueille. Nopeusrajoitusten noudattamista tuetaan rakenteellisin toimin.

Alueellinen liikenneturvallisuustyö

30. Laaditaan läänikohtaiset liikenneturvallisuustyön suunnitelmat ja koordinoidaan niiden toimeenpano lääninhallitusten ja lääninneuvottelukuntien yhteydessä.

31. Kuntakohtaisessa turvallisuustyössä on tavoitteena, että jokaisessa kunnassa toteutetaan ajan tasalla olevaa kuntakohtaista liikenneturvallisuussuunnitelmaa, jonka turvallisuustavoite on yhdensuuntainen valtakunnallisen turvallisuustavoitteen kanssa. Työssä otetaan käyttöön entistä enemmän kuntalaisten aktiivisuuteen perustuvia toimintatapoja.

Yleisten teiden erityisohjelmat

32. Tielaitoksen tavoitteissa liikenneturvallisuustavoitteelle asetetaan entistä suurempi paino. Tielaitoksen turvatoimien avulla pyritään saavuttamaan vähintään

neljännes yleisten teiden liikennekuolemien määrän koko vähennystavoitteesta. Rakenteellisin keinoin saavuttamatta jäänyt osuus tavoitteesta toteutetaan nopeuksien säätelyn avulla.

33. Yleisten teiden turvallisuustavoitteen saavuttamiseksi erillisiin turvallisuushankkeisiin käytettävien resurssien osuutta lisätään tuntuvasti.

Turvallisuustoimien toteuttaminen ja seuranta

34. Liitteenä olevassa, liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan valmistelemassa liikenneturvallisuustyön suunnitelmassa vuosille 1993 - 1996 on tarkemmin määriteltä tällä aikavälillä tarvittavat toimet sekä niiden kustannukset ja vaikutukset. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että suunnitelman lähtökohtana olevien liikenteen kasvuennusteiden toteutuessa organisaatiot toimivat suunnitelman laajan toteutuksen mukaisesti ja järjestävät toteutuksen seurannan.

35. Liikenneturvallisuustyön suunnitelman toimeenpanoa koordinoi liikenneministeriön yhteydessä toimiva liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta. Liikenneministeriö raportoi tarvittaessa Valtioneuvostolle suunnitelman etenemisestä ja liikenneturvallisuustavoitteen toteutumisesta.

LIITTEENÄ

Liikenneturvallisuustyön suunnitelma 1993 - 1996. Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suositus 1992.

Helsinki 11.11.1992
ERIAVÄ MIELIPIDE

**ESITYS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI TIELIIKENTEEN
TURVALLISUUDEN PARANTAMISESTA
(Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta)**

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan laatima luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta rakentuu neuvottelukunnan enemmistön hyväksymälle liikenneturvallisuusustyön suunnitelmalle 1993-1996, joka moottoriliikenteen kannalta on yksipuolinen, teoreettinen ja liikenteen kieltoja ja rajoituksia liikenneturvallisuusustyössä korostava. Tämän johdosta on selvää, etten moottoriliikenteen edustajana neuvottelukunnassa ole voinut hyväksyä neuvottelukunnan enemmistön moottoriliikenteelle kielteistä yleislinjaa, mikä näkyy yksiselitteisesti myös periaatepäätösluonnoksesta.

Periaatepäätösluonnoksen johdannosta saa sen käsityksen, että maassamme liikenneturvallisuus on todella heikoissa kantimissa. Liikenneturvallisuuden vertailussa pitäydytään tarkoituksellisesti vain pohjoismaiseen vertailuun. Kuitenkin kansainvälisessä vertailussa Suomi sijoittuu liikenneturvallisuuden osalta varsin tyydyttävästi.

1. Liikennemäärien vähentäminen

Julkisen liikenteen hintakilpailukykyä ei tule parantaa yksityisauton käytön kustannuksia jatkuvasti lisäämällä. Näin on kuitenkin menetelty, kun yksityisautoilun verotuksen painopistettä on kahtena-kolmena viime vuonna todella tehokkaasti siirretty ajoneuvon käyttöön. Esim. bensiinin veroa on tuona aikana korotettu yli kaksinkertaiseksi. En voi missään tapauksessa hyväksyä tällaista yksipuolista verotuksen kiristämistä, koska auton hankintaan liittyvää verotusta ei ole paria "kosmeettista" tarkistusta lukuunottamatta lainkaan kevennetty.

Periaatepäätökseen tulisikin ottaa maininta auton hankinnan verotuksen keventämisestä.

Erityisrahoitusmuodoilla tarkoitetaan väylämaksuja ja tietulleja. Ne eivät kuitenkaan kuulu Suomen liikennekuvaan, jota jo muutenkin leimaa Euroopan ankarimpiin kuuluva yksityisautoilun verotus. Kokemukset esim. Norjasta osoittavat, etteivät tällaiset maksut vähennä liikennemääriä. Sen sijaan ne voivat ruuhkaannuttaa liikennettä ja muodostavat tietysti valtiovallalle uuden tavan verottaa autoliikennettä.

Periaatepäätösluonnoksen kohdassa 5 puututaan itse asiassa suomalaisen oikeuteen valita itse asuinpaikkansa ja asumismuotonsa sekä sen mukaisen liikkumistapansa. Suomalaiseen elämänmuotoon kuulu asuminen väljyys ja yksilöllinen liikkuminen. Neuvottelukunnan

enemmistön asumisen ja liikkumisen vapauteen kohdistuvat ehdotukset onkin poistettava periaatepäätöksestä.

Liikenteen valvonta ja rikkomusten seuraamukset

Käytännössä liikennevalvonnan resurssien lisääminen luonnoksessa esitetyllä tavalla ei liene mahdollista. Automaattisen liikennevalvonnan kokeilu on vasta meneillään. Kokeilun tulokset olisi ensin tarkoin selvitettävä ja vasta sen jälkeen harkittava jatkotoimet. Automaattiseen liikennevalvontaan sisältyy länsimaisen oikeustajun kannalta arveluttavia piirteitä. Tällaisesta tuotakoon esille tapaus, jossa auton anastaja valokuvataan ylinopeudesta, mutta auton oikea omistaja/haltija joutuisi siitä vastuuseen.

Puuttumiskynnyksen alentaminen nopeusvalvonnassa ei ole realistista. Tämän tietävät liikenteen valvojat itsekkin. Sitä paitsi pikkutarkka puuttuminen vähäisiin ylinopeuksiin voisi johtaa epäoikeudenmukaisuuksiin ja kohtuuttomiin seuraamuksiin. Poliisin mittalaitteet eivät ole sataprosenttisen luotettavia ja autoilijoiden nopeusmittarit antavat virheellisiä nopeustietoja.

Liikennesrikkomusten seuraamusjärjestelmä on toki uudistettava, mutta ei siten kuin liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan enemmistö asian näkee. Maassamme on jälleen palattava nettotuloperusteiseen päiväsakkojärjestelmään ja uusi rikesakkoporras nopeusrikkomuksien osalta on asetettava 25-30km/h tasolle.

Nopeussäätely

Kaikki kustannukset huomioon ottava taloudellisen optimin taso liikenteen nopeuksissa tarkoittaa neuvottelukunnan enemmistön termistössä nopeusrajoitusten kiristämistä. Tätä on pidettävä perusteettomana, koska nykyinen nopeusrajoitusjärjestelmä toimii hyvin ja autonkäyttäjät pitävät sitä mielekkäänä. Tie- ja pistekohtaisia rajoituksia tarkistettakoon kulloisenkin liikenneturvallisuustilanteen mukaan joko ylös- tai alaspäin.

Ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen säätäminen 80 km/h:ksi kaikille kevyille pakettiautoille on takaperoista liikennepolitiikkaa ja rakentuu tarkoitushakuisesti väärille ja yksipuolisille tulkinnoille pakettiautojen liikenneturvallisuuden kehityksestä. Ehdotankin, että kaikki erityisnopeusrajoitukset enintään 3 500 kg pakettiautoilta poistetaan.

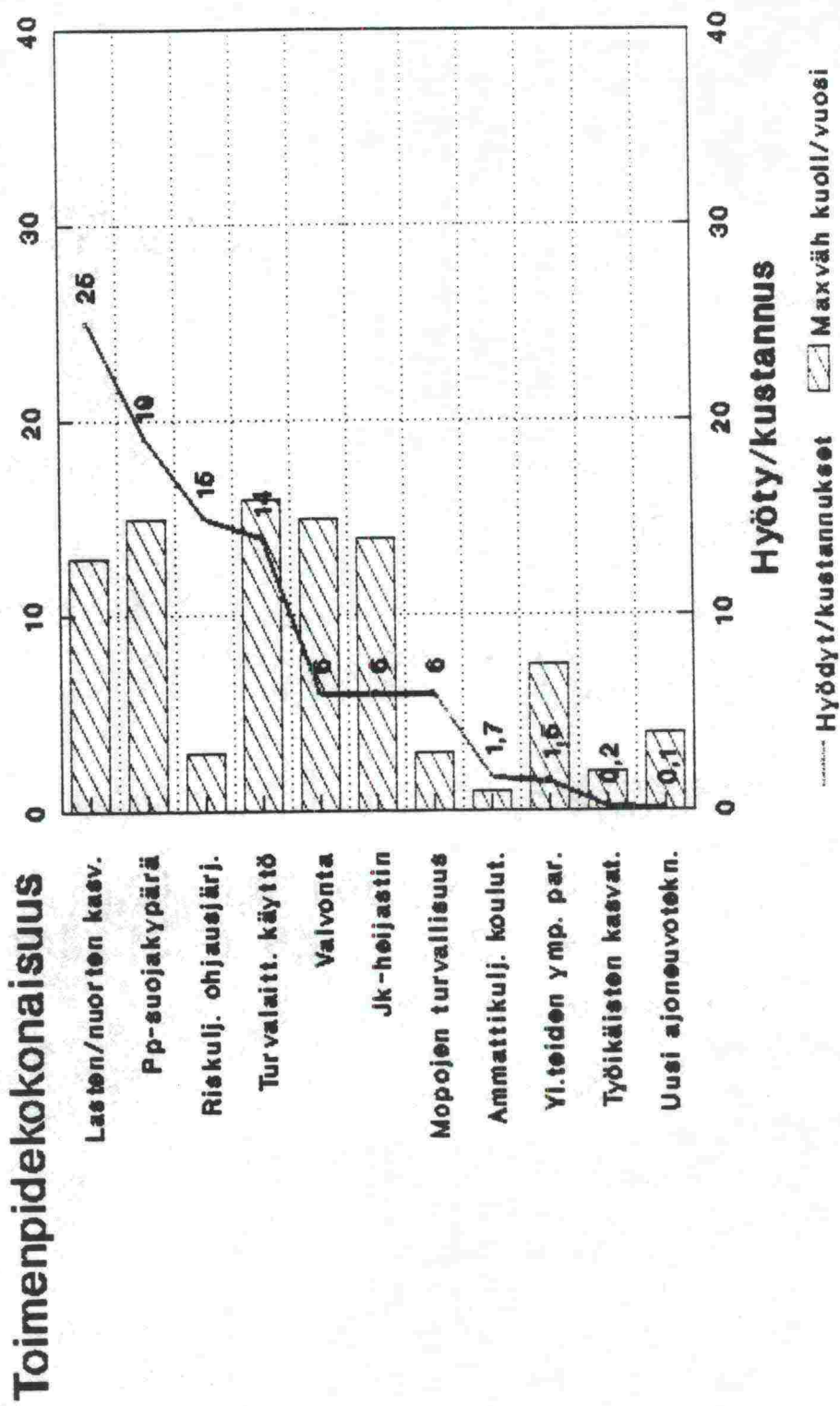
Sellaisten alueiden muodostamisessa taajamiin, joissa on 30 ja 40km/ nopeusrajoitus ei tule kiirehtiä, koska Helsingin keskusta-alueen vastaavien nopeusrajoitusten vaikutuksista ei vielä ole tarkkaa tietoa. Alustavien tietojen perusteella näyttää siltä, että vaikutukset ovat osin varsin ristiriitaisia.



Heimo Jaakkola

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan jäsen
Moottoriliikenteen Keskusjärjestön edustaja

Liik.turv.toimien hyöty-/kust.-suhteita



Toimen vaik.ajan hyödyt diskontattu 6 % korolla inv.vuoteen

17.11.92/MO

Mitä maksaa ?

Liikenneturvallisuuustyötä tekeville organisaatioille

- v. 1996 lisää 0,65 (0,16) Mrd mk/v
- kaudella 1993-96 lisää 2,2 (0,5) Mrd mk

Tienkäyttäjille

- vuoden 1996 tasolla 4,6 (0,8) Mrd mk/v
- kaudella 1993-96 9,5 (3,3) Mrd mk
- lisää aikaa

Eri toimien pidetekonaisuuksien vastuumäärät 1996

Kuolleiden vähennys/vuosi

**YLEISET
OHJELMAT**

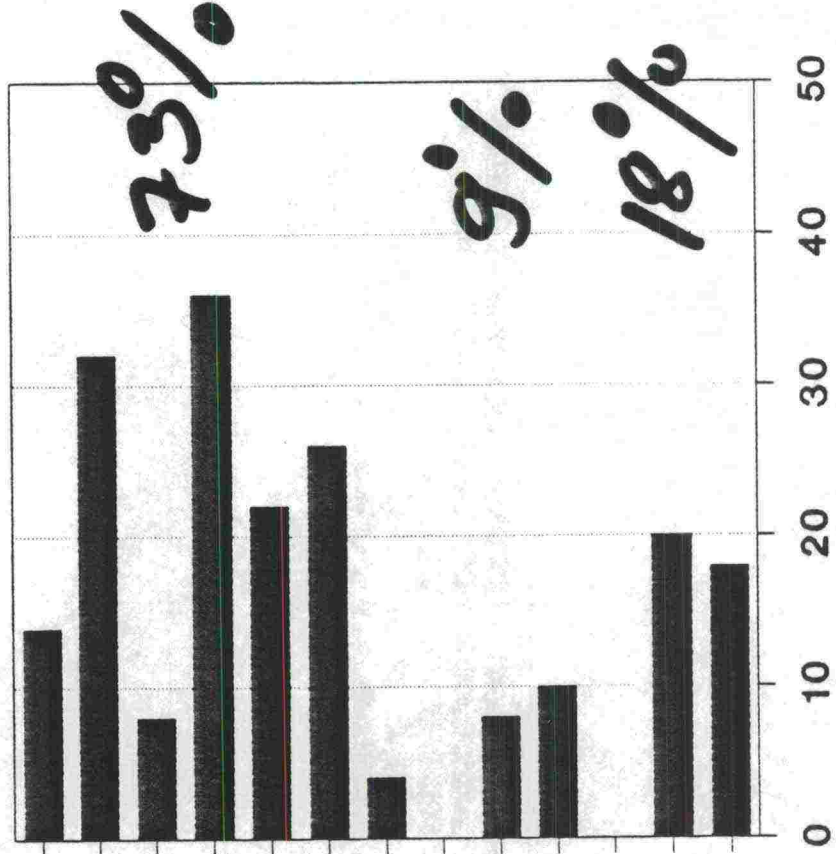
- Liik.määr. vähent.
- Kev.liik. turvalaitt
- Kulj.koul. & tutk.
- Ajon.turv. parant.
- Liik.turv.valistus
- Liik.valv.;rangaist.
- Ensihoito

**TAAJAMIEHEN
ERITYIS-
OHJELMAT**

- Taa. liik.ympäristö
- Taa.amanopeudet

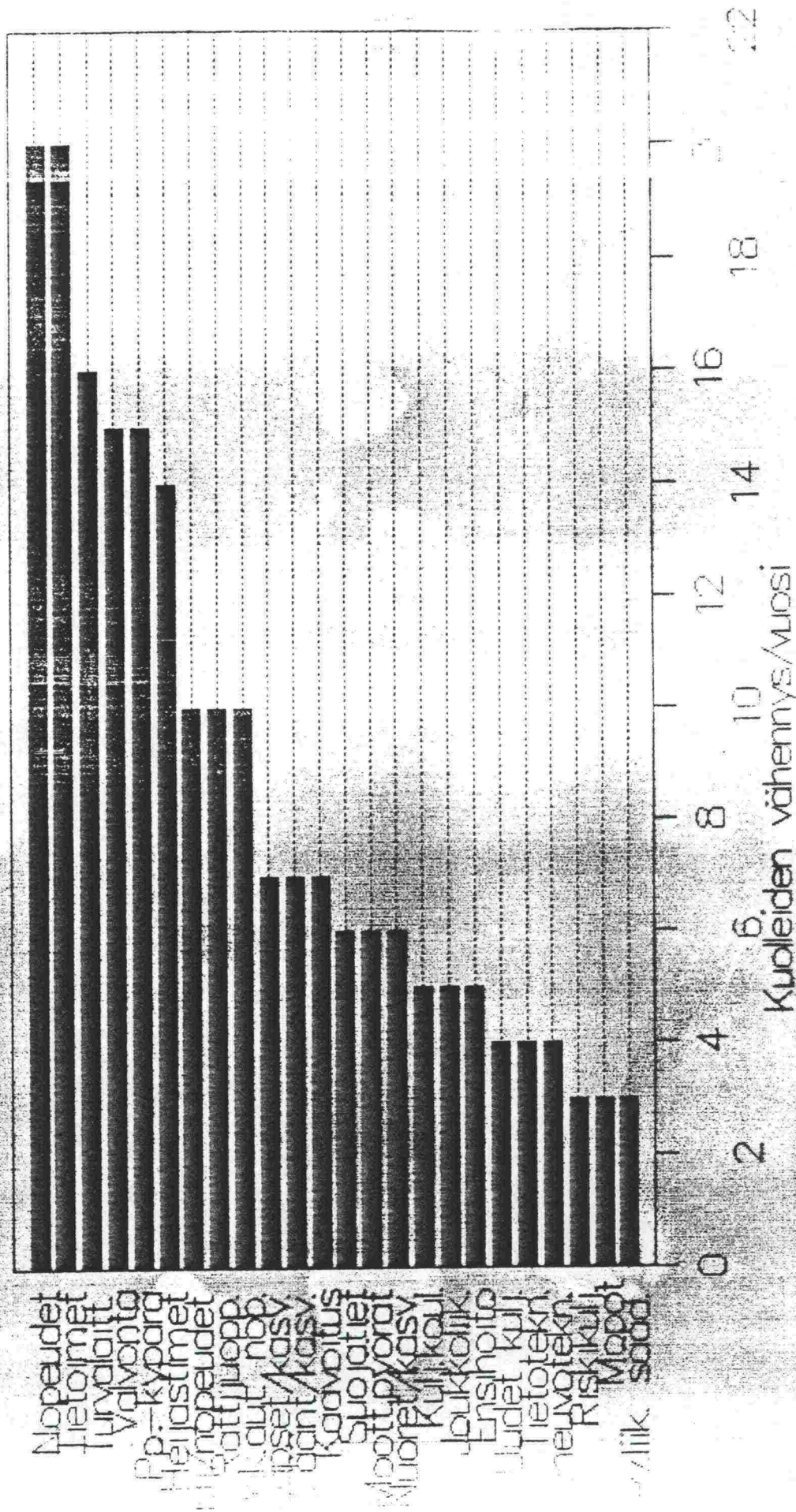
**YL. TEIDEN
ERITYIS-
OHJELMAT**

- Yl.teiden liik.ymp.
- Yl. teiden nopeudet



Liikennekuolemien vähennys

vuoden 1996 tasolla



Mitä hyötyä ?

Joka vuosi edellisvuoteen verrattuna vähemmän

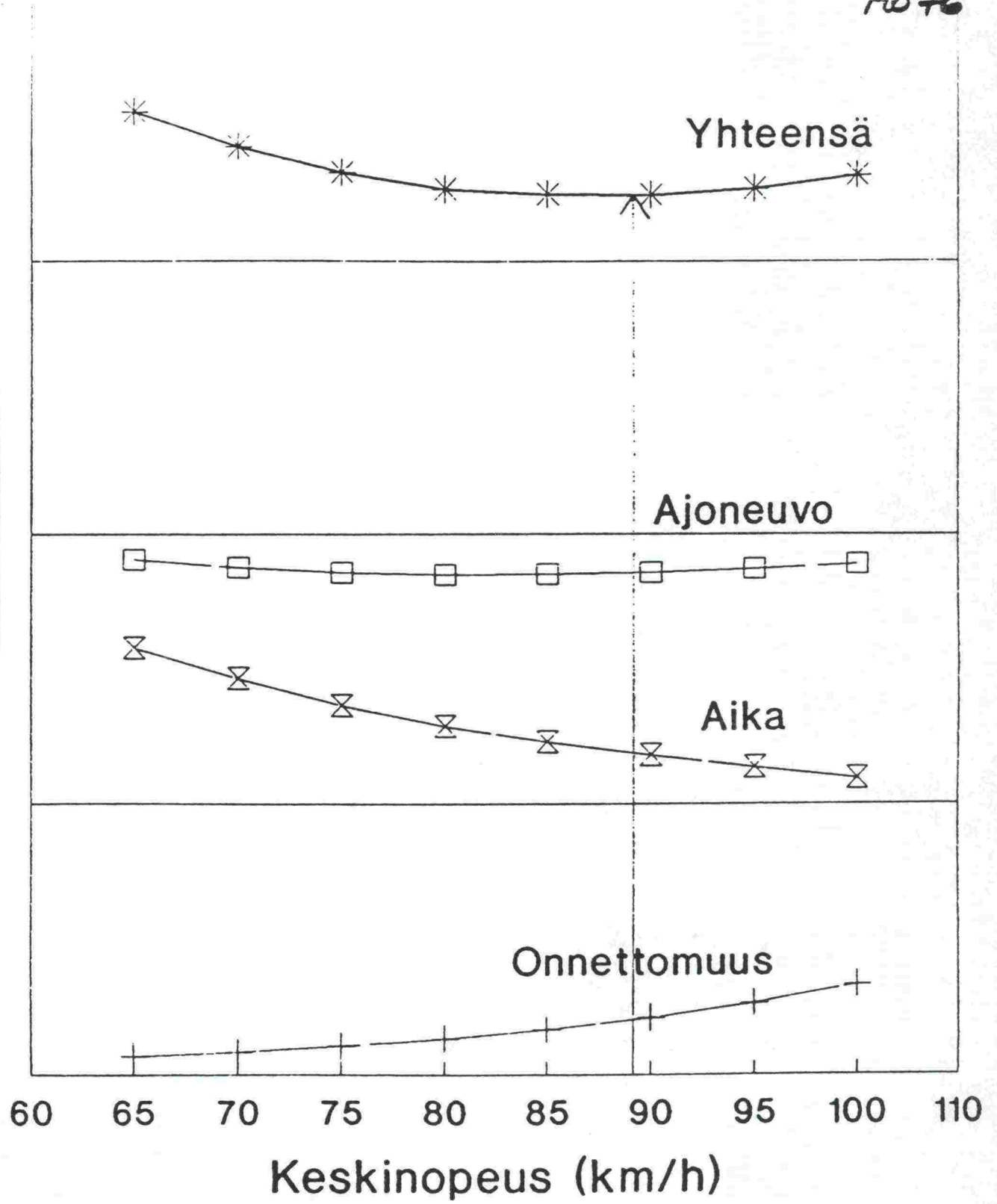
- * lähes 50 liikennekuolemaa
- * 600 - 800 loukkaantunutta
- * yli 10 000 sairaalavuorokautta
- * noin 5000 peltikolaria

Vuonna 1996 nykytoiminnalla jatkamiseen verrattuna vähemmän

- * noin 200 liikennekuolemaa
- * 2000 - 3000 loukkaantunutta
- * noin 50 000 sairaalavuorokautta
- * noin 20 000 peltikolaria

Kauden 1993-1996 kokonaisvähennykset

- * 400 - 500 kuollutta
- * 6000 - 8000 loukkaantunutta
- * yli 100 000 sairaalavuorokautta
- * noin 50 000 peltikolaria



Optimala hastigheter (1990)

Hastighetsmiljö	Optimala hastigheter, km/h	OPTIMINORPEUS
Motorväg (MV) 110 km/h	93,6	MO
Motortrafikled (ML) 110 km/h	85,2	MOL
Annan Allmän Väg (AAV) 110 km/h	83,5	MAANTIE 110 km/h
Annan Allmän Väg (AAV) 90 km/h	76,9	MAANTIE 90 km/h
Annan Allmän Väg (AAV) 70 km/h	65,0	MAANTIE 70 km/h

Källa: VTI, Björketun. 1990

27. LIIKENTEEEN NOPEUDET SAATETAAN TIEDOTUKSEN, NOPEUSRAJOITUKSIEN JA VALVONNAN KEINAIN ENINTÄÄN KAIKKI KUSTANNUKSET HUOMIOON OTTAVAN TALOUDELLISEN OPTIMIN TASOLLE.

29. TAAJAMISSA LISÄTÄÄN PORRASTETTUIEN RAJOITUSTEN KÄYTTÖÄ SEKÄ EDISTETÄÄN 30 JA 40 KM/H ALUEIDEN MUODOSTAMISTA TAAJAMIEN YDINKESKUSTOIHIN JA ASUNTOALUEILLE. NOPEUSRAJOITUKSIEN NOU-DATTAMISTA TUETAAN RAKENTEELLISIN TOIMIN.

32. TIELAITOKSEN TAVOITTEISSA LIIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEELLE ASETETAAN ENTISTÄ SUUREMPI PAINO. TIELAITOKSEN TURVATOIMIEN AVULLA PYRITÄÄN SAAVUTTAMAAN VÄHINTÄÄN NELJÄNNEKSEN YLEISTEN TEIDEN LIIKENNEKUOLEMIEN MÄÄRÄN KOKO VÄHENNYSTAVOITTEESTA. RAKENTEELLISIN KEINAIN SAAVUTTAMATTA JÄÄNYT OSUUS TAVOITTEESTA TOTEUTETAAN NOPEUKSIEN SÄÄTELYN AVULLA.

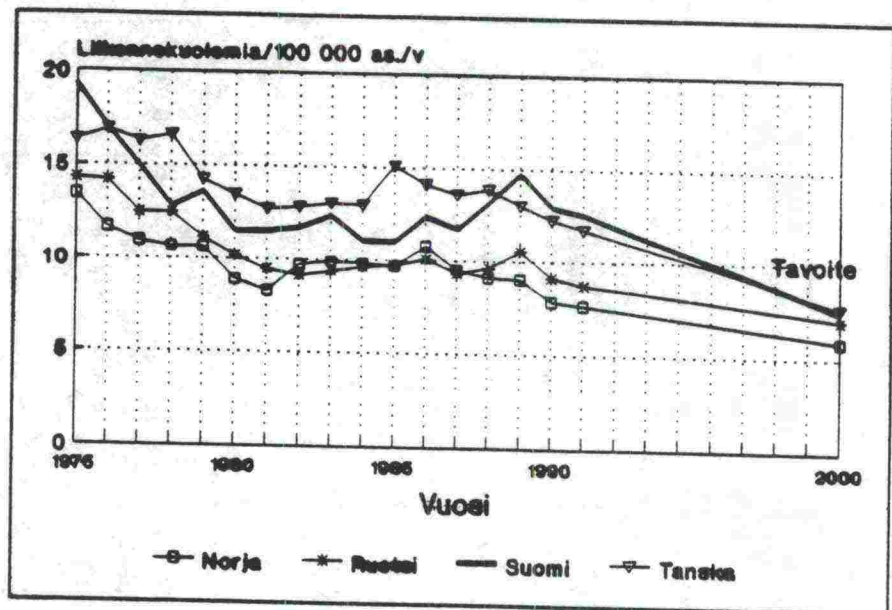
33. YLEISTEN TEIDEN TURVALLISUUSTAVOITTEEN SAAVUTTAMISEKSI ERILLISIIN TURVALLISUUSHANKKEISIIN KÄYTETTÄVIEN RESURSSIEN OSUUTTA LISÄTÄÄN TUNTUVASTI.

LIKENNETURVALLISUUSTYÖN SUUNNITELMA 1993 - 1996

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan suositus 1992

PLAN FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET 1993 - 1996

Trafiksäkerhetsdelegationens rekommendation 1992



Helsinki 1993

YLEISET OHJELMAT			TAAJAMIEN ERITYISOHJELMAT			YLEISTEN TEIDEN ERITYISOHJELMAT			
Ohjelma	Vastuuosuus	Ohjelma	Vastuuosuus	Ohjelma	Vastuuosuus	Ohjelma	Vastuuosuus	Vastuuosuus	
<ul style="list-style-type: none"> • Liikennemäärien vähentäminen <ul style="list-style-type: none"> - joukkoliik. ja yhdist. kuljetusten suosiminen - erityisrahoitusmuotojen kehittäminen - fyysisen liikenteen korvaamisen tietoliikenteellä ja logistiikan hyväkäyttö - liikennetarpeen vähentäminen kaavoituksen kautta • Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen <ul style="list-style-type: none"> - säästösten kehittäminen - tietoperustan kehittäminen - henkilöohjaisten suojalaitteiden käytön laajentaminen - muu kevyen liik. liittyvä • Kuljettajakoulutuksen ja -tutkimuksen kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> - uusien kuljettajien riskin pienentäminen - kuljettajien jatkokoulutus - ammattikuljettajien koulutus - liikenneopettajien koulutus • Ajoneuvoturvallisuuden parantaminen <ul style="list-style-type: none"> - ajoneuvon ominaisuudet - turvalaitteiden käyttö - moottoripyör. turvallisuus - raskaan liik. turvallisuus - mopojen turvallisuus - moott. kelkkojen turvallisuus - pakettiautojen turvallisuus 	0,07/3	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenneturvallisuusvalvottus <ul style="list-style-type: none"> - kaakoton turv. kaavatus - yleisiä/lapsi/nuoret/työikäinen väestö/ikäniityvät - turvallisuus tiedotus • Liikenteen valvonta ja rikkomusten seuraamukset <ul style="list-style-type: none"> - uusi tekniikka ja valvonta, valvonta yleisesti - seuraamusjärj. kehittäminen - riskikulj. ohjaujärjestelmä - autovarkauksien ja auton luvaottoman käytön estäminen - raitiujopp. vähentäminen ja liik. raittiuden edistäminen • Liik. uhrin ensihoidon tehostaminen <ul style="list-style-type: none"> - Ensihoidon nopeuttaminen - Ensihoidon tason parantaminen • Tutkimus- ja kehittämis-toiminta ja seuranta <ul style="list-style-type: none"> - tuik.- ja keh. toiminta - liik. turv. työn ohjaus ja seuranta • Alueellinen liikenneturvallisuus työ <ul style="list-style-type: none"> - läänitason työ - kuntatason työ 	0,11/5 0,13/6	<ul style="list-style-type: none"> • Taajamien liikennepäristön kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> - suojatieturvallisuuden parantaminen - kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen - kaupunkikeskustojen liikenteellinen saneeraus - liikenneväylien suunnittelu- ja kunnossapitajien koulutus - muut toimet • Nopeuksien säätely taajamissa ja taajama-alueilla <ul style="list-style-type: none"> - nopeusrajoitusten parantaminen - taajamien ajovalopakko 	0,04/2	<ul style="list-style-type: none"> • Yleisten teiden liikennepäristön kehittäminen <ul style="list-style-type: none"> - tieympäristön parantaminen - talvioliikenteen riskien pienentäminen - tieverkon kunnosta huolehtiminen - tienpitoon ja liikenneolosuhteisiin liittyvä tiedotus • Nopeuksien säätely yleisillä teillä <ul style="list-style-type: none"> - turvalliset ja taloudelliset nopeudet - yhtenäiset nopeudet 	0,10/5	0,09/4	
YLEISET OHJELMAT YHTEENSÄ			YHTEENSÄ			YHTEENSÄ			0,19/9

Taulukko 1. Suunnitelman rakenne ja toimien vastuusuudet/kuolemien vähennys vuosittain edellisvuoteen verrattuna

LIITE 5

**LAITOKSEN BUDJETTITAVOITTEET JA RAHOITUS-
NÄKYMÄT 1993 - 97**

Tielaitoksen yleisjohdon neuvottelupäivät
Helsingissä 19.-20.1.1993

Antti Piirainen

LAITOKSEN BUDJETTITAVOITTEET JA RAHOITUSNÄKYMÄT 93-97

- 1. Vuoden 1993 tavoitteet ja rahoitus**
- 2. Valtiovarainvaliokunnan mietintö**
- 3. Tielaitoksen ehdotus kehyksiksi vuosille 1994-97**
 - ☐ Perustienpito**
 - ☐ Kehittäminen**
- 4. Budjettirakenne ja työohjelmamenettely**

VUODEN 1993 TAVOITTEET JA RAHOITUS

LM hyväksyi 12.1.1993 tielaitoksen tulostavoitteet vuodelle 1993

- Valtioneuvoston aikanaan hyväksymän liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan valmistelemaan liikenneturvallisuusohjelman tavoitteet sovitetaan yhteen vuoden 1994 tulostavoitteistossa.
- Piirien ja keskushallinnon tavoitteissa näkyy organisaatiomuutoksen yleiskustannuksia alentava vaikutus. Tielaitoksen esityksestä tavoitetta tiukennettiin (630 Mmk => 608 Mmk).

Rahoitus vuonna 1993

- Pysyi eduskunnassa ennallaan
 - perustienpito 3812 Mmk
 - kehittäminen 1409 Mmk
- Elvytys
- Työllisyys
- Liiketoiminta

VALTIOVARAINVALIOKUNNNAN MIETINTÖ

Valiokunta lausuu

Voimakkaimmin tieinvestoinnit kehittävät ja muokkaavat sekä valtakunnan että aluerakennetta.

Päätavoitteeksi tulee ottaa

- **eteläisimmän Suomen mm. Helsinki, Lahti, Tampere ja Turku kokoaminen tehokkaaksi kokonaisuudeksi.**
- **voimakkaampien talousalueiden muodostaminen eri puolille maata nykyistä yhdyskuntarakennetta yhdistäen.**

Mikä edellyttää

- **päätieverkon yhtäjaksoista rakentamista, jolloin nyt korostuu Helsinki-Tampereen päätieyhteyden loppuunsaattaminen.**

Valiokunta katsoo

Määrärahojen niukkuuden johdosta investoinnit ovat jäämässä vähäisiksi liikennemäärien ja aluetehokkuuden kehittämistarpeiden näkökulmasta.

Tästä syystä

- tulisi pikaisesti ratkaista erityisrahoituksen mahdollisuudet.

Kysymykseen tulisivat

- tapauskohtaiset tunneli- ja siltamaksut sekä maanarvonnousu.
- ns. tilausvaltuuden (=toimitusluotto) käyttö.

Valiokunta pitää tärkeänä

- Hankkeet vt 6 Vuoksenniskan ohitustie ja Mt 132 Klaukkalan tiejärjestelyt toteutetaan mahdollisimman pian.
- Mikäli tilausvaltuutta ja erityismaksujärjestelyjä päätetään käyttää, kohteeksi tulisi valita Puumalansalmen sillan rakentaminen.

Valiokunta lisää

työllisyys- ja teollisuuspoliittisen ohjelman mukaisesti yksityisteiden tekemisen määrärahoja 25 Mmk.

TIELAITOKSEN KEHYSEHDOTUS VUOSIKSI 1994-97

Perustienpito

Yhteiskunta edellyttää

- nykyistä teiden hoito- ja kuntotaso
- parempaa liikenneturvallisuutta
- vähemmän ympäristöhaittoja

Tielaitos takaa

- taloudellisuus paranee vähintään 1 %/v

=> rahoitustarve vähintään nykytaso
(3850 Mmk)

Taajamien liikenneturvallisuuden ja ympäristön
parantaminen

ja

VN tekee liikenneturvallisuuden neuvottelukun-
nan esityksen mukainen periaatepäätös liikenne-
turvallisuuden parantamiseksi

=> rahoitustarve yli 4000 Mmk.

TIELAITOKSEN KEHYSEHDOTUS VUOSIKSI 1994-97

Kehittäminen

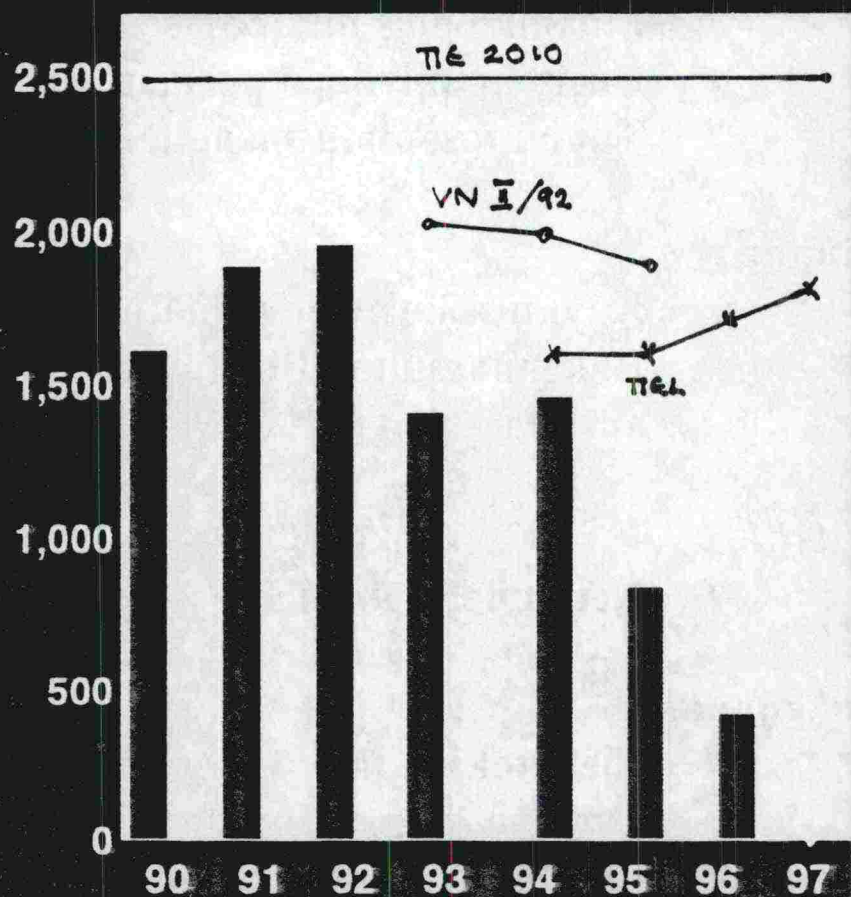
Yhteiskunta edellyttää

- kuljetustalouden parantamista
- valtakunnan ja aluerakenteen kehittämistä
- liikenneturvallisuuden parantamista
- ympäristöhaittojen vähentämistä

=> rahoitustarve

- 1) budjettirahoitus 1600 Mmk/v
- 2) suuret tilta/tunnelihankkeet rahoitetaan tietulli-ratkaisuna
- 3) autonkäyttömaksulla 400 Mmk/-94 ja -95, vuoden -95 jälkeen tilalle uusi ratkaisu
- 4) pääkaupunkiseudun erityimaksut vuodesta 1996 alkaen

TIEVERKON KEHITTÄMINEN RAHOITUSVAIHTOEHTOJA 1994-97



Myönnetyt määrärahat Jatkorahoitustarve
 TTS93-96 Ehdotus
 Tie 2010 (minimi taso)

BUDJETIN RAKENNE JA TYÖOHJELMAMENETTELY

Perustienpito

- ☐ Piirijako pois budjetin selvitysosasta
- ☐ Uusitaan piirijaon periaatteet
- ☐ Tuotantosopimusmenettelyn käyttöönotto

Kehittäminen

- ☐ Käynnissä olevien rahoitus varmistetaan
- ☐ Rakennussuunnittelu osaksi kustannusarviota

Vieraat työt

- ☐ Nettobudjetointiin

Talonrakennukset

- ☐ Tielaitoksen talonrakennushankkeet sisällytetään perustienpidon määrärahoihin. (Tj. Erkki Inkisen selvitys VM:lle)

Maanlunastukset

- ☐ Momentti lakkautetaan ja sisällytetään perustienpitoon (maa-ainesalueet) ja kehittämiseen (tiealueet).

Työohjelmamenettely

- ☐ Luovutaan 1994 (valot muuttuneet punaisesta keltaiseksi)

Suomi ei joudu lamaan. Suomessa on lamaan tavattomaan hankala päästä ... ja suomalaisilla keinoilla lama on tavattoman vaikea ylläpitää... Jos suomalainen perinpohjaisuus kuitenkin vie lamaan, valtion talous on onneksi kunnossa. Valtiolla on kansainvälisesti vähän velkaa ja kassassa 8-10 miljardin ylijäämä, jolla se voi halutessaan aloittaa elvytyksen...

HS 14.10.1990/Raimo Sailas

LIITE 6

**LAITOKSEN / TIEPIIRIEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN
PERIAATTEET**

SUOMEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN TAVOITTEET

TOTEUTUS ERI MINISTERIÖIDEN KAUTTA

LIKENNEMINISTERIÖN TAVOITTEET

- **LIKENNESEKTORIN ROOLI LA-YHTEISTYÖSSÄ**
- **LIKENNEVERKOSTON KOORDINOITU KEHITTÄMINEN KOKO POHJOIS-EUROOPASSA**
- **YHTEISTYÖ KANSAINVÄLISTEN RAHOITUSLAITOSTEN KANSSA**

TYÖNJAKO LIKENNEMINISTERIÖ-TIELAITOS

TIELAITOKSEN OMAT TAVOITTEET

TIELAITOKSEN SISÄINEN TYÖNJAKO

- **TIELAITOKSEN ROOLI**
- **YHTENÄINEN LAITOSKUVA**
- **KOORDINOINNIN JA TYÖNJAON TARVE**

KEHITYSAVUSTA LÄHIALUEYHTEISTYÖHÖN

KOHTI LIKELAITOSTA MYÖS LÄHIALUEYHTEISTYÖSSÄ ?

- **LAHJA-AVUSTA TASAVERTAISEEN YHTEISTYÖHÖN**
- **ULKOPUOLINEN RAHOITUS**

SUOMEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN TAVOITTEET

TOTEUTUS ERI MINISTERIÖIDEN KAUTTA

- lähialueyhteistyötä toteutetaan tällä hetkellä useiden eri ministeriöiden sekä myös läänintason kautta,
- kullakin omat tavoitteensa
- koko avun hallinnoinnista, koordinoinnin tarpeesta ja painopistealueista kiistellään

LIIKENMINISTERIÖN TAVOITTEET

TYÖNJAKO LM-TIELAITOS

- LM johtaa, rahoittaa
- LM:n vastuulla kaikki liikennemuodot
- TIELAITOS vastaa pääasiassa teistä (muut liikennemuodot huomioonottaen)

TIELAITOKSEN SISÄINEN TYÖNJAKO

- yhtenäisyys ulospäin
- pääjohtajan, ylijohdajan roolit
- piirit, kummipiirit

KEHITYSAVUSTA LÄHIALUEYHTEISTYÖHÖN

- painopiste siirtymässä lähialueille
- kehitysavun leikkaaminen
- Tielaitoksen KYO-hankkeiden laskutus
v.1991 165 milj.mk-->v.1993 40 milj.mk

LIIKELAITOSPERIAATE LÄHIALUEYHTEISTYÖHÖN

- laitosten välisen yhteistyön tasavertaisuus,
- ko maat vastaavat omista kustannuksistaan
- pelkkään lahja-apuun rajalliset resurssit
- laitos valmis osallistumaan lähialueyhteistyön toteuttamiseen laajemmaltakin, tarvitaan rahoitusta talon ulkopuolelta
- talon ulkopuolelta erillistä rahoitusta lähialueyhteistyöhön
v.1992 0,5 milj.mk, vuodeksi v.1993 ~~esitetään 4,5 milj.mk~~
- pyritään "kaupalliseen" vientiin myös lähi-alueilla

LIITE 7

**MATKALLA PIETARIIN JA MUUT MENEILLÄÄN OLEVAT
SELVITYKSET**

Aiesopimus eurooppatien E 18 kehittämisprojek- tista

Me allekirjottaneet Suomalais-Venäläisen liikenneryhmän asettamat yhdyshenkilöt olemme neuvotelleet seuraavan sisältöisestä Suomalaisen osapuolen esittämästä yhteistyöhankkeesta:

Eurooppatie E 18 yhdistää Norjan, Ruotsin ja Suomen pääkaupungit Pietariin. Tieltä on hyvät kytkennät Moskovan suuntaan, pohjoiseen Petroskoin suuntaan ja koko Karjalaan sekä Keski-Eurooppaan joko Tanskan tai tien varteen sijoittuvien useitten satamien kautta (yhteydet mm. Via Balticaan). Tien välittömällä vaikutusalueella asuu yli 12 miljoonaa ihmistä, näistä noin 7 miljoonaa ~~Pietariin~~ ^{Leningradin} ja Viipurin alueilla, joten tien varaan on muodostumassa merkittävä talous- ja investointikäytävä.

Käytävä on merkittävä koillisen Venäjän talouden kehittymiselle, sillä siihen yhdistyvät luontevasti mm. Petroskoin-Sortavalan -yhteys samoin kuin muut merkittävät Pietari-Muurmansk -välin itä-länsi suuntaiset yhteydet. Samalla se on merkittävä Suomen ja koko Skandinavian alueen maiden talouden kehitykselle.

Suomen tielaitos yhdessä liikenneministeriön kanssa on esittänyt kansainvälisen projektin "**Matkalla Pietariin**" perustamista yhteistyössä Venäläisten osapuolien kanssa. Projekti käsittää vaikutusalueellaan olevat maantiet, rautatiet, satamat, lentokentät, tietoliikenneyhteydet, palvelun ja muun infrastruktuurin. Projektin päämääränä on varmistaa, että E 18- tie ja sen terminaalit ovat aina kunnossa ja niiden kehittämiseen on varauduttu tien vaikutuspiiriin kuuluvissa maissa. Projekti koordinoi liikennekäytävän alueella tapahtuvia kehittämistehtäviä.

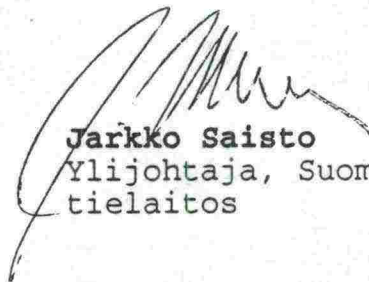
Me allekirjoittaneet Suomalais- Venäläisen liikenneryhmän asettamat edustajat olemme neuvottelussamme yksimielisesti todenneet yhteistyöprojektin merkityksen pohjoisen Venäjän ja Karjalan sekä Suomen ja Skandinavian maiden talouden suotuisalle kehitykselle ja päättäneet esittää Venäjän ja Suomen korkeimmille liikenneviranomaisille yhteistyöprojektin käynnistämistä.

Pietarissa 20.11.1992

Nikolay P. Moskovkin
Leningradin alueen
Vara Maaherra



Jarkko Saisto
Ylijohtaja, Suomen
tielaitos



Vastuualueena:
taloussuunnittelu, energia-
kysymykset, kuljetukset ja
tietoliikenne

LIITE D

KÄÄNNÖS

MUISTIO

Suomen liikenneministeri O.Norrbackin ja Venäjän federaation liikenneministeri V.B.Jefimovin neuvottelusta 23.-24.11.1992 Helsingissä.

Sydämellisessä ilmapiirissä sujuneen vierailun aikana Suomen liikenneministeri ja Venäjän federaation liikenneministeri keskustelivat maidensa talouden kehittämiseen liittyvistä kysymyksistä ja maidensa liikennepolitiikasta.

Ministerit totesivat, että liikennesektori joutuu rajojen avauduttua erityisten haasteiden eteen Itä-Euroopan talouden vakiinnuttamisessa ja että molempien ministeriöiden yhteistyö tukee tätä kehitystä.

Ministerit ilmaisivat haluavansa kehittää edelleen keskinäisiä suhteitaan.

Vierailun aikana keskusteltiin muun muassa seuraavista liikennealan kysymyksistä:

1. Sisävesiliikenne

Ministerit saivat tiedoksi, että kysymys vesiväylien avaamisesta molempien maiden liikenteelle tulisi ratkaista vastavuoroisuuden pohjalta. Venäjän federaation liikenneministeri ilmoitti, että Pietarin kaupungin vesiliikenneinstituutti selvittää Venäjän sisävesiliikenteen avaamista. Selvityksen tulokset valmistuvat vuonna 1993. Onkin tarkoituksenmukaista aloittaa asiantuntijaneuvottelut heti hallituksen tehtyä päätöksensä selvitystulosten pohjalta.

Kansainväliseen liikenteeseen Venäjän vesillä vaadittavien juridisten normien aikaansaamiseksi ja hallinnollisten ja teknisten kysymysten tarkoituksenmukaiseksi ratkaisemiseksi osapuolet katsoivat yhteistyön tarpeelliseksi seuraavilla aloilla:

- venäläis-suomalaisten varustamoiden perustamismahdollisuuksien selvittäminen;
- Suomen osallistumismahdollisuuksien selvittäminen niiden vesireittien tekniseen varustamiseen, joiden käytöstä se on kiinnostunut;
- Venäjän liikenneministeriön asiantuntijoiden ja venäläisten varustamojen tutustuminen Suomen osapuolen kokemukseen kansainvälisen laivaliikenteen järjestämisessä.

2. Lentoliikenne

Ministerit ilmaisivat tyytyväisyytensä siitä, että valtioiden väliset suhteet siviili-ilmailun

alalla ovat hyvät. Säännölliset yhteydenotot asiantuntijatasolla takaavat sen, että lentoliikenteen alalla ilmenevät ongelmat ratkaistaan riittävän joustavasti ja kumpaakin osapuolta tyydyttävällä tavalla. Ministerit antoivat molempien sopimuspuolten asiantuntijoille tehtäväksi valmistella uusi lentoliikennesopimus. Ottaen huomioon suomalaisen sopimuspuolen kiinnostuksen suunnitteilla olevaa uutta Venäjän halki kulkevaa pohjoista lentoreittiä kohtaan annettiin sopimuspuolten asiantuntijoille tehtäväksi jatkaa ICAO:n vaatimusten pohjalta teknis-taloudellisen selvityksen valmistelua kyseisen reitin avaamiseksi. Osapuolten asiantuntijoiden tulisi joulukuun 1992 aikana valmistella työsuunnitelma ministerien vahvistettavaksi.

3. Autoliikenne

Kumpikin ministeri piti tärkeänä 18.1.1968 Neuvostoliiton hallituksen ja Suomen Tasavallan hallituksen välillä solmitun kansainvälisen autoliikennesopimuksen uudistamista. Suomen osapuoli on tähän mennessä solminut erilliset sopimukset kansainvälisestä autoliikenteestä Estin ja Liettuan kanssa.

4. Tekninen tuki

Venäjän federaation liikenneministeri kiitti Suomen liikenneministeriötä siitä, että se on tarjonnut Venäjän federaation liikenneministeriön työntekijöille mahdollisuuden tutustua vuosikymmenien ajan markkinatalouden ehdoilla toimineen ministeriön työtapoihin. Molemmat ministerit sopivat, että tällaisia kontakteja mahdollisuuksien mukaan jatketaan vuonna 1993. Yksityiskohdista tullaan sopimaan kirjeitse.

5. Maantiet

Ministerit ilmaisivat kiinnostuksensa tehdä teknis-taloudellisen selvityksen Helsingin ja Pietarin välisestä tiestä. He antoivat tehtäväksi tienrakennuskysymyksiä käsittelevälle alatyöryhmälle sopia kyseisen teknis-taloudellisen selvityksen yhteisestä rahoittamisesta. Alatyöryhmään osallistuvat Venäjän federaation liikenneministeriön tiehallitus, Leningradin alueen hallinto ja Suomen tielaitos.

Pöytäkirja on allekirjoitettu Helsingissä 24. marraskuuta vuonna 1992 kahtena kappaleena venäjän kielellä.

Venäjän federaation
liikenneministeri

Suomen liikenneministeri

V.B.Jefimov

O.Nörrback

SUOMEN TIELAITOKSEN
JA
VENÄJÄN FEDERAATION LIIKENNEMINISTERIÖN TIEOSASTON
VÄLILLÄ

1. Johdanto

Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välisen yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti Suomen tielaitos ja Venäjän federaation liikenneministeriön federatiivinen tieosasto ovat ilmaisseet keskinäisen yhteisymmärryksensä yhteistyön kehittämisestä seuraavien suuntaviivojen mukaisesti.

2. Suuntaviivat ja päämäärät

Tämän yhteistyömuistion tarkoituksena on luoda perusta Suomen ja Venäjän tielaitosten väliselle tie- ja liikennesektorin yhteistyölle maiden tielaitosten sekä yksityisten yritysten kanssakäymisen tukemiseksi ja vahvistamiseksi edistettäessä markkinamekanismien kehitystä ja Venäjällä tapahtuvia uudistuksia tienpidon alueella. Yhteistyön piiriin tulevat kuulumaan teiden suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito, tienpidon johtamisjärjestelmät, tieprojektien toteutus, tienpidon tietojärjestelmät, tieteellinen tutkimustyö, liikenneturvallisuus, ja muut yhteisesti sovitut alueet. Erityisesti pyritään kehittämään yhteistyötä niillä alueilla, joilla suomalaisilla organisaatioilla on kertynyt kokemusta koskien tiensuunnittelua, rakentamista ja kunnossapitoa kylmän ilmaston alueella.

3. Toteutus

Huomioiden Venäjän ja Suomen liikenneministeriöiden välillä saavutettu sopimus yhteistyöryhmän perustamisesta, tullaan tämän yhteistyömuistion toteutumista edistämään muodostamalla yhteistyön koordinoinnin alaryhmä, joka tukee yhteistyöhankkeiden käynnistämistä ja kehittää uusia yhteistyömuotoja. Alaryhmään molemmat osapuolet nimittävät yhteyshenkilöt, jotka pitävät säännöllisesti yhteyttä. Alaryhmä kokoontuu kaksi kertaa vuodessa, vuorotellen Suomessa ja Venäjällä.

Suomen tasavallan ja Venäjän federaation hallitusten ja Suomen ja Venäjän liikenneministeriöiden välisen sopimuksen puitteissa alaryhmä tulee edistämään tiesektoria koskevaa yhteistoimintaa ja yhteistyötä Suomen tiehallinnon ja Venäjän federation lähialueiden välillä, sekä koordinoimaan niiden toimintaa.

Osapuolet pyrkivät toteuttamaan yhteistyötä ainakin seuraavissa muodoissa molemmille osapuolille edullisin perustein:

- Järjestetään Suomen ja Venäjän tielaitosten välillä asiantuntijavaihtoa ja koulutusta tienpidon eri osa-alueilla. Edistetään myös konsulttiyritysten ja urakoitsijoiden välistä henkilövaihtoa.
- Turvataan tekninen apu siirtymäaikana, erityisesti kilpailukykyisten ja rahoituksellisesti

elinkelpoisten menettelytapojen kehittämisessä tienrakennuksen, kunnostuksen ja ylläpidon aloilla.

- Järjestetään yhteisseminaareja, konferensseja ja näyttelyitä Suomessa ja Venäjällä molempia osapuolia kiinnostavista aiheista, sekä tienpitoon liittyvän teknisen informaation vaihtoa.
- Edistetään molempien maiden tiealan asiantuntijoiden koulutuksen organisoimista. Suomen tielaitos on valmis antamaan käyttöön opetuskeskuksensa tämän toiminnan järjestämiseksi.
- Tuetaan yksityisen sektorin osallistumista infrastruktuurin rahoittamisessa, erityisesti innovatiivisen konsessiokäytännön kehittämiseksi rahoitukseen sekä luomaan suomalais-venäläisiä tiealan yhteisyrityksiä.
- Annetaan Suomalaiselle osapuolelle tarvittavaa informaatiota Maailmanpankin, Euroopan Kehityspankin, Euroopan Yhteisön ym. rahoittamista liikennesektorin hankkeista.

4. Muut ehdot

Tämän muistion piiriin kuuluvien konkreettisten hankkeiden ja muiden aktiviteettien rahoittamisesta tullaan sopimaan erillissopimuksin tapauskohtaisesti. Rahoitusta yhteistyöhankkeiden toteutukselle hankitaan suomalaisista, venäläisistä ja kansainvälisistä rahoituslähteistä.

Kumpikin osapuoli takaa suojan intellektuaalille omaisuudelle, joka on luotu tai luovutettu jonkin teknisen avun yhteydessä, sekä perus- ja sovellutustutkimuksille, jotka on tehty erikseen tai yhdessä tämän muistion ehtojen ja aikataulujen puitteissa. Yhteisesti tehtävien tutkimusten osalta määritellään kutakin tutkimuksta koskevat oikeudet ja muut seikat erillisessä lisäsopimuksessa.

Allekirjoitettu Helsingissä 25.11.1992 kahtena suomenkielisenä ja kahtena venäjänkielisenä kappaleena, molempien kielten ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Venäjän Federaation liikenneministeriön
federatiivisen tieosaston puolesta

Suomen tiehallituksen puolesta



Oleg V. Skvortsov
Varapääjohtaja



Jarkko Saisto
Ylijohtaja

MATKALLA PIETARIIN

E 18 tien kansainvälinen kehittämisprojekti

O. Nordenswan, Tiehallitus
Y. Myllylä, Viatek Tapiola Oy
J. Reinikainen, Omnipress Oy

MUISTIO
12.11.1992

MATKALLA PIETARIIN

E 18 tien kansainvälinen kehittämisprojekti

Tästä on kysymys:

- * Euroopasta on muodostumassa voimakas yhtenäinen talousalue; reuna-alueilla ovat kuitenkin omat ongelmansa*
- * Pohjois- Euroopan so. Skandinavian maiden ja pohjoisen Venäjän taloudellinen asema ei saa jäädä riippuvaiseksi yksinomaan pohjois-etelä -suuntaisen infrastruktuurin kehittämistä*
- * Itä-länsi suuntaisten yhteyksien kehittäminen Skandinavian ja koillisen Venäjän markkinoiden välille vahvistaa ko.alueiden maiden asemaa Euroopan talouskartalla*
- * Eurooppatien E 18 liikennekäytävä on merkittävin pohjoisen Euroopan itä-länsi -suuntainen arteriaali*
- * "Matkalla Pietariin" on E 18-tien kansainvälinen kehittämisprojekti, joka varmistaa, että tie ja sen terminaalit ovat aina kunnossa ja niiden kehittämiseen on varauduttu eri maissa.*
- * Tiehen liittyy osana sen varrella olevien kaupunkialueiden kansainvälisten yhteyksien tukeminen*
- * Erityisen ongelman muodostaa Pietarin satama ja Suomenlahden pitkä matala osa. Viipurin sataman modernisointi on varteenotettava vaihtoehto Pietarin, Viipurin ja Karjalan kehittämisessä*

Taustaa

Hyvä, ajanmukainen liikenneinfrastruktuuri on yhdistänyt maita ja kansoja enemmän kuin mitkään mahtikäskyt. Se on avannut mahdollisuuksia moninaiseen kanssakäymiseen ihmisten ja eri kansallisuuksien välillä samalla, kun se on ollut välttämätön edellytys taloudelliselle toiminnalle, markkinoiden syntymiselle ja niiden kehittymiselle.

Markkinoiden kansainvälistyminen on tuonut kilpailutilanteen eri maanosien suurten talousblokkien, välille. Menestyminen tässä kilpailussa vaatii kilpailukykyisiä tuotteita ja riittävän isot markkinat. Markkinoiden kehittyminen suotuisasti edellyttää puolestaan yli kansallisten rajojen menevää yhteistyötä. Toimintaa on rationalisoitava ja resurssit on lyötävä yhteen taloudellisen kilpailukykyyn säilyttämiseksi. Tästä on kysymys myöskin Euroopan alueella. On luotava taloudellisesti voimakas ja kilpailukykyinen Eurooppa, EY-yhteisö.

Suomi ja muut Pohjoismaat neuvottelevat jäsenyydestä par'aikaa. Riippumatta Suomen mahdollisesta jäsenyydestä yhteisössä tulee aina olemaan ainakin maantieteellisesti yhtenäinen ja voimakas Keski-Euroopan markkina-alue sekä reuna-alueina kehittyvä Etelä-Eurooppa ja erillinen yhtenäinen Pohjois-Eurooppa, Skandinavian alue ja siihen olennaisesti liittyvä Pietarin talousalue.

Näitä alueita Euroopan puolella yhdistää toimiva liikenneinfrastruktuuri, joka turvaa pääsyn maanosamme päämarkkinoille. Tämä ei kuitenkaan riitä turvaamaan kilpailukykyämme. Pohjois-Euroopan sisäisiä markkinoita on myös kehitettävä, muutoin jäämme Keski-Eurooppaa heikompaan asemaan, ja samalla koko Euroopan kilpailukyky jää toivottua heikommaksi.

Eristyneisyys pohjois-etelä-suunnassa on Skandinavian maille maantieteellinen tosiasia, joten ei ole viisasta jättäytyä yksinomaan näiden yhteyksien varaan. Jos aiomme pysyä mukana maanosamme talouskehityksessä, on kehitettävä itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä varsinkin nyt, kun Venäjän alueen markkinat ovat avautumassa. Venäjän talouden kehittyminen tulee varmasti olemaan myös koko Skandinavian talouskehityksen yhtenä merkittävänä veturina.

Suomen talouden kannalta yhteydet itä-länsi-suunnassa ovat elintärkeitä. Kauppa sekä itänaapuriimme että länteen on perinteisesti ollut taloutemme kulmakiviä. Siksi yhteyksien kehittäminen itä-länsi-suunnassa tuo lisää mahdollisuuksia Suomen taloudellisen kasvun suotuisalle kehitykselle. Vastaavasti yhtä tärkeitä koillisen Venäjän alueiden kehittymiselle on pääsy näiden yhteyksien kautta perinteisten markkinatalousmaiden markkinoille länteen ja Eurooppaan.

Eurooppatie E 18, pohjoisen Euroopan tärkein itä-länsi-suuntainen yhteys

Eurooppatie E 18 yhdistää Norjan, Ruotsin ja Suomen pääkaupungit Pietariin. Tieltä on hyvät kytkennät Moskovan suuntaan, pohjoiseen Petroskoin suuntaan ja koko Karjalaan sekä Keski-Eurooppaan joko Tanskan tai tien varteen sijoittuvien useitten satamien kautta (yhteydet mm. Via Balticaan). Tien välittömällä vaikutusalueella asuu yli 12 miljoonaa ihmistä, näistä noin 7 miljoonaa Pietarin ja Viipurin alueilla, joten tien varaan on muodostumassa merkittävä talous- ja investointikäytävä.

Käytävä on merkittävä koillisen Venäjän talouden kehittymiselle, sillä siihen yhdistyvät luontevasti mm. Petroskoin-Sortavalan -yhteys samoin kuin muut merkittävät Pietari-Muurmansk-välin itä-länsi-suuntaiset yhteydet. Alueen vienti, joka koostuu pääasiassa raaka-aineista, kuten malmi, mineraalit, puutavara ja öljy on saatava käyntiin, joka puolestaan vaatii riittävän järeän ja kantavan kuljetusinfrastruktuurin. Suomessa ja Skandinavian alueella on tällainen tarjolla. Koillisen Euroopan ja Venäjän alueelta on järkevää luoda sinne yhteydet. Pietarin talousalueelta on Suomeen matkaa vajaat 200 kilometriä. Venäjän ja Itä-Euroopan maiden kautta keski-Eurooppaan kertyy runsaat 1500 kilometriä. Muualta koillisen Venäjän alueilta läheisyys Suomen kuljetusinfrastruktuurin kautta läntisille markkinoille vain korostuu.

On selvää, että E 18-tien liikenteellinen merkitys sekä tien kytkennät eri terminaalien kautta muihin liikennemuotoihin tulevat kasvamaan. Hyvien tie-, rautatie-, ja

satamaterminaaliyhteyksien olemassaolo mahdollistaa elintason kohottamisen tien vaikutusalueella.

Tavaravirrat Pietarin talousalueelle tulevat kasvamaan lähitulevaisuudessa räjähdysmäisesti. E 18-tien varressa olevien satamien kapasiteetti on hyvä ja niiden kautta massiiviset tavarankuljetukset kulkevat vielä pitkän aikaa. Pietarin suursatamaan investointi on ajankohtainen, mutta kannattaisi harkita mitä uusia mahdollisuuksia E 18-tien varaan syntyvä investointikäytävä toisi Pietarin nykyisen sataman kunnostamiselle sekä Viipurin alueen sataman kehittämislle. Viipurin etuna on valmis sosiaalinen infrastruktuuri ja palveluiden olemassaolo.

Matkalla Pietariin projekti

Suomen tielaitos yhdessä liikenneministeriön kanssa on päättänyt perustaa projektin "Matkalla Pietariin". Projekti käsittää vaikutusalueellaan olevat maantiet, rautatiet, satamat, lentokentät, tietoliikenneyhteydet, palvelun ja muun infrastruktuurin. Projektin päämääränä on varmistaa, että E 18- tie ja sen terminaalit ovat aina kunnossa ja niiden kehittämiseen on varauduttu sen vaikutuspiiriin kuuluvissa maissa. Projekti koordinoi liikennekäytävän alueella tapahtuvia kehittämistehtäviä ja on ainakin alkuvaiheessaan voimakkaasti viestinnällinen. Sen avulla on tarkoitus lähivuosien aikana

- * kohdistaa hankkeeseen kansallinen ja kansainvälinen mielenkiinto järjestämällä erilaisia tilaisuuksia, seminaareja yms.
- * tehdä erilaisia taloudellisia ja liikenteellisiä selvityksiä projektin vaikutuspiiriin kuuluvilla alueilla
- * selvittää erilaisia rahoitusmahdollisuuksia projektin eri kehittämis-alueille
- * edistää koko liikenne- ja kuljetusjärjestelmän suunnittelua Pohjois-Euroopan alueella

Projektin osapuolet

Projektista vastaavat tavoitteiden osalta Liikenneministeriö ja tiehallitus, teknisen osaamisen ja konsultoinnin osalta Viatek Yhtiöt Oy sekä viestinnän ja markkinoinnin osalta Omnipress Oy.

Muina osapuolina ovat eri viranomaiset, teollisuuden ja kaupan edustajat ja järjestöt sekä yksityiset yritykset Venäjältä, Suomesta, Ruotsista ja Norjasta.

Viestintämalli

Projektin olemus on vahvasti viestinnällinen, jolloin yhteyden parantaminen Skandinavian alueelta Suomen kautta Pietariin on esitettävä yhtenä keskeisimmistä projekteista.

Tiehankeessa viestintä laajasti ymmärrettynä on keskeinen. Viestintäprosessi on pitkäjänteinen ja -aikainen. Sillä on ainakin seuraavat tavoitteet:

- * Kytkeä hankkeeseen keskeiset tahot ja informoida ne: Teollisuus Venäjän kauppaa käyvät yritykset, viranomaiset, edunvalvontajärjestöt, läänit, tienvarsikunnat ja suuri yleisö
- * Perustella se yhdeksi keskeisimmistä lähiajan tiehankeista ja

synnyttää sille myönteinen ilmapiiri

* Hakea projektille kansainvälinen tunnettuus

Viestintäsuunnitelma

Tieprojektissa viestintä ei ole itsetarkoitus. Siksi se on kytkettävä Pietariin johtavan tien yleisiin tavoitteisiin. Projektilla on sekä yleiset tavoitteet että viiteryhmäkohtaiset tavoitteet, jotka määritellään suunnitelman yhteydessä samoin kuin toimenpiteet viiteryhmittäin, aikataulut ja budjetti.

Viestintäsuunnitelma etenee vaiheittain; aloitus-, levitys- ja syventämisvaihe, ja se tulee sisältämään ainakin seuraavat toimenpiteet:

- * Näyttävä lanseeraus eri osapuolten kanssa
- * Perusmateriaalin tuotanto
- * Lobbaus
- * Tiedotus viiteryhmille
- * Kotimaisten medioitten integrointi
- * Asiantuntija- ja kutsuseminaarit
- * Kansainvälinen tiedotus

Viestintäsuunnitelma tehdään yhteistyössä venäläisten yhteistyökumppanien kanssa.

Viestinnälliset lisäelementit

Alustavasti on ajateltu projektin kytkemistä Viipurin 700-vuotisjuhliin, jota Omnipress Oy:n sisaryritys Headline Oy on järjestämässä yhteistyössä Viipurin kaupungin kanssa.

Omnipress Oy on suunnittelemassa yhteistyössä pietarilaisen Lendikvideon kanssa tv- ohjelmasarjaa Venäjän ja Suomen televisioille, johon tiehankkeen viestintä olisi myös kytkettävissä. Hankkeelle on hankittava erillisrahoitus.

Yhteistyömalli viestintäsuunnitelman toteuttamiseksi

Liikenneministeriö/tiehallitus ja Omnipress Oy sitoutuvat sopimus pohjaiseen, avoimeen yhteistyöhön hankkeen viestinnän toteuttamisessa. Venäläisten yhteistyökumppaneiden rooli sovitaan erikseen Venäjän ja Suomen viranomaisten välisissä neuvotteluissa.

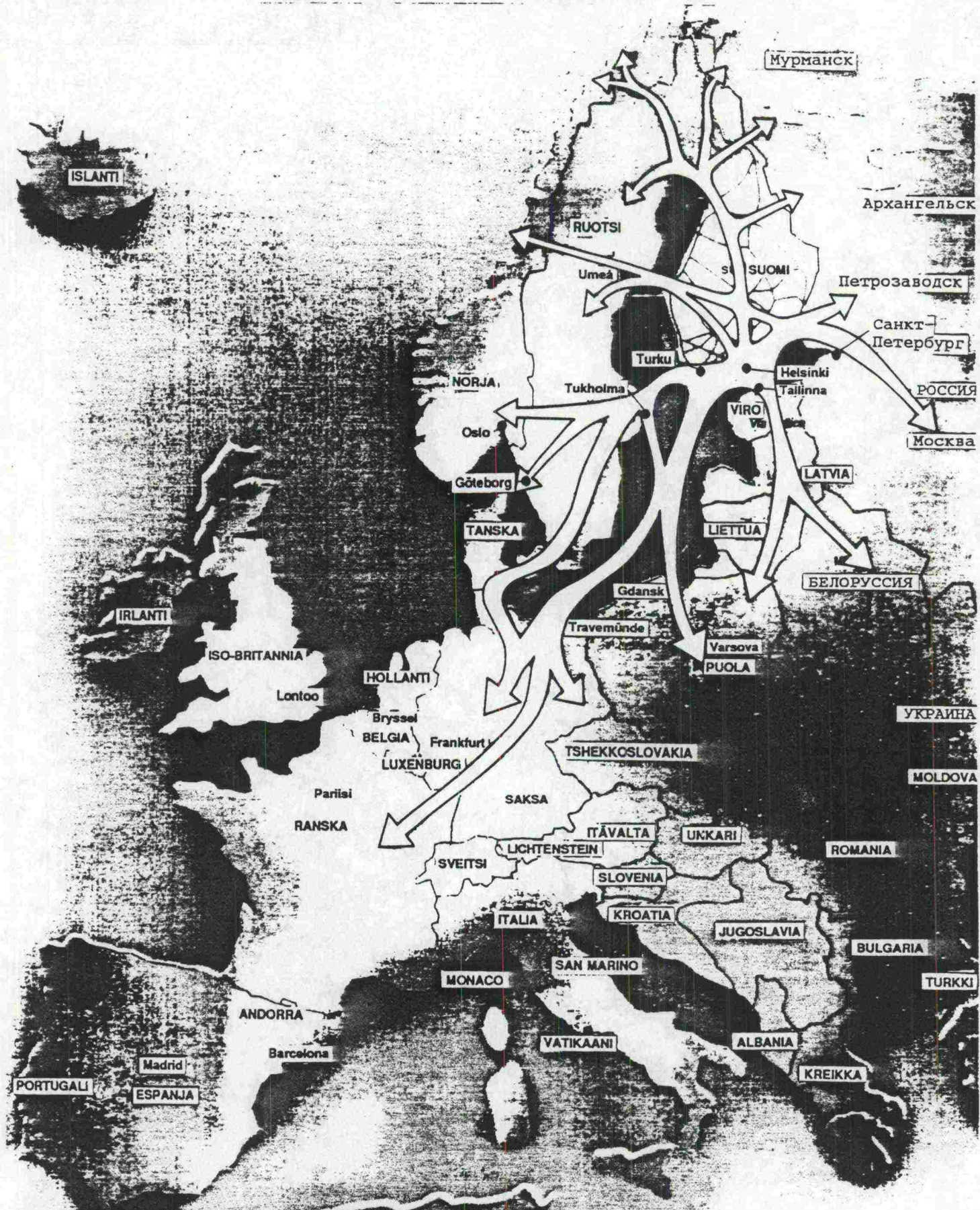
Omnipress Oy sitoutuu tekemään yksityiskohtaisen viestintäsuunnitelman ja toteuttamaan sen projektille arvioitujen kustannusten puitteissa. Lisäksi Omnipress Oy sitoutuu hankkimaan osan projektin rahoitusta ulkopuolisilta tahoilta.

Projektikustannukset

Projektin on alustavasti arvioitu kestävän noin kaksi vuotta, jolloin kaikki viestinnän toteuttamiseen ja tekniseen konsultointiin liittyvien projektin kokonaiskustannusten arvioidaan olevan yhteensä 500 000 markka.

ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В ЕВРОПУ

Transportation Connections to Europe





VENÄJÄN PUOLEISET HANKKEET

Tiehankeet □

- 1 Valtatie Suomen rajalta Viipuriin
- 2 Viipurin ohikulkutie
- 3 Nuijamaa-Brusnichnoe -tie (kanavatie)
- 4 Svetogorsk-Komsomolskoe-Viipurin ohikulkutie
- 5 Petroskoi-Suomen raja -tie
- 6 Värsilä-Sortavala -tie
- 7 Viipuri-Pietari moottoriliikennetie
- 8 Pietarin kehätie
- 9 Pietari-Narva (Tallinnan tie)
- 10 Pietari-Moskovan -tie
- 12 Kostamus-Kotskoma

Satamahankeet ○

- 11 Pietarin-Viipurin suursatama

Rautatiehankeet —

- Pietari-Suomen raja
- Pietari-Moskova

SUOMEN PUOLEISET HANKKEET

Tiehankeet ○

- 1 Tallinmäki-Tervassaari
- 2 Hamina-Kotka
- 3 Loviisa-Koskenkylä
- 4 Koskenkylä-Harabacka (Porvoo)
- 5 Kehä III
- 6 Nummenkylä-Lempola
- 7 Lempola-Lahnajärvi
- 8 Lahnajärvi-Muurila
- 9 Muurila-Salo
- 10 Salo-Paimio
- 11 Paimio-Kupittaa

Satamahankeet —

- 12 Suuryksikkösataman siirto Helsingistä

Rautatiehankeet —

- Turku-Helsinki
- "Savonrauta"

MATKALLA PIETARIIN - E18-tien kansainvälinen kehittämisprojekti

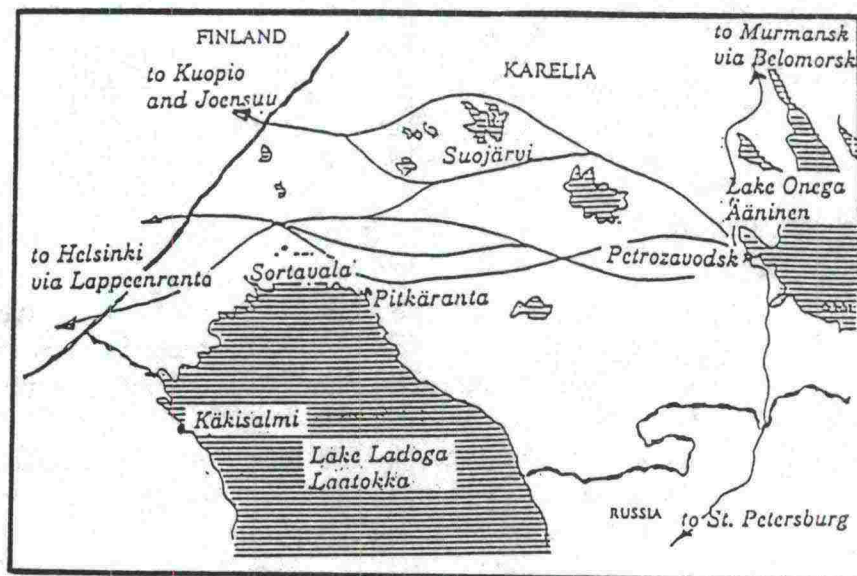
E18-TIEN HANKKEET SUOMEN PUOLELLA TIE 2010-OHJELMAN MUKAAN:

TIEOSUUS	TOIMENPIDE	PITUUS	RAK.KUST. Mmk	* SUUNNIT- TELUKUS- TANN., Mmk	AJOITUS
Tallinmäki - Tervasaari	MOL IIa	5	91	5	2001-2003
Hamina-Kotka	MT I	19	471	28	1991-2002
Loviisa-Kosken- kylä	MOL IIa	13	97	6	1995-99
Koskenkylä- Harabacka (Porvoo)	MT I	25	203	12	2000-2002
Kehä III					
Nummenkylä- Lempola	MT I	9	158	9	2002-
Lempola-Lahna- järvi	MOL IIa	28	540	32	2000-2004
Lahnajärvi- Muurla	MOL IIa	230	494	30	2001-2005
Muurla-Salo	MOL IIa	9	150	9	1999-2003
Salo-Paimio	MT I	25	920	55	1996-2003
Paimio-Kupittaa	MT I	28	998	60	1991-1996
** Yhteensä		391	4122	246	1991-2005?

*) Suunnittelukustannusten osuutena on käytetty 6 % rakentamiskustannuksista.

***) Kehä III tietoja ei ole yhteensä luvussa mukana.

PETROSKOI-SUOMEN RAJA -TIE



11 RAHOITUSTARPEISTA

Tien rahoitustarve on suomalaisen arvion mukaan 815-1045 MFmk (173-210 M USD). Alla olevaan taulukkoon on kerätty esimerkki rahoitustarpeen jakautumisesta vuosille 1993-1997.

Esimerkki Eteläisen vaihtoehdon rahoitustarpeesta optimistisimman aikataulun mukaan. Kustannukset on arvioitu suomalaisten standardien mukaisesti. Kustannuksissa on mukana myös venäjän työn osuus länsirahaksi muutettuna.

Toimenpide	1993	1994	1995	1996	1997	Σ
Suunnittelu	10	13	12	8	7	50
Rakennuttaminen	3	4	3	3	2	15
Rakentaminen	80	150	250	250	250	980
Yht. MFmk/a	93	167	265	261	253	
Σ MFmk	93	260	525	786	*1045	

* 1045 MFmk (210 M USD)

Rahoitus:
Osakepääoma, Karjalan/Venäjän suora sijoitus (raaka-aineet), yritykset, lainat, maa-alueiden vuokrat...

SELVITYS LAPIN JA KUOLAN VÄLISISTÄ TIEYHTEYKSISTÄ

Vaihtoehdot ja niiden kustannukset

Suomen ja Kuolan alueen välisten tieyhteysien vaihtoehdot ovat varsin selkeät:

- I Raja-Joosepin tien (Ivalo-Raja-Jooseppi-Murmansk) parantaminen
 II Sallan tien (Salla-Kellosekä-Kairala-Kantalahti) rakentaminen ja parantaminen
 III Jäämerentien (Ivalo-Virtaniemi-Nikkeli) parantaminen

Tässä tarkastelussa tieyhteys ajatellaan kukin saatettavaksi vertailun mahdollistamiseksi yksi kerrallaan 80 km/h nopeustasolle. Se merkitsee nykyisten teiden parantamista, osittaista uudelleen päällystämistä sekä puuttuvien tieosien rakentamista.

Seuraavassa on esitetty kunkin tieyhteyden tarvitsemat toimenpiteet erottelematta sitä sijaitseeko tieosa Suomessa vai Kuolassa. Myös Kuolan puoleisten osien kustannusarvio perustuu suomalaiseen hintatasoon.

I Raja-Joosepin tie

* Akujärvi-Raja-Jooseppi	45 km	58 mmk
Tien parantaminen 7 m öljysoratiksi		
* Lotta-Ylä-Tuloma	noin 150 km	200 mmk
Tien parantaminen 7 m öljysoratiksi		
* Ylä-Tuloma-Kola	noin 60 km	15 mmk
Uudelleen päällystys		
	Yhteensä	273 mmk

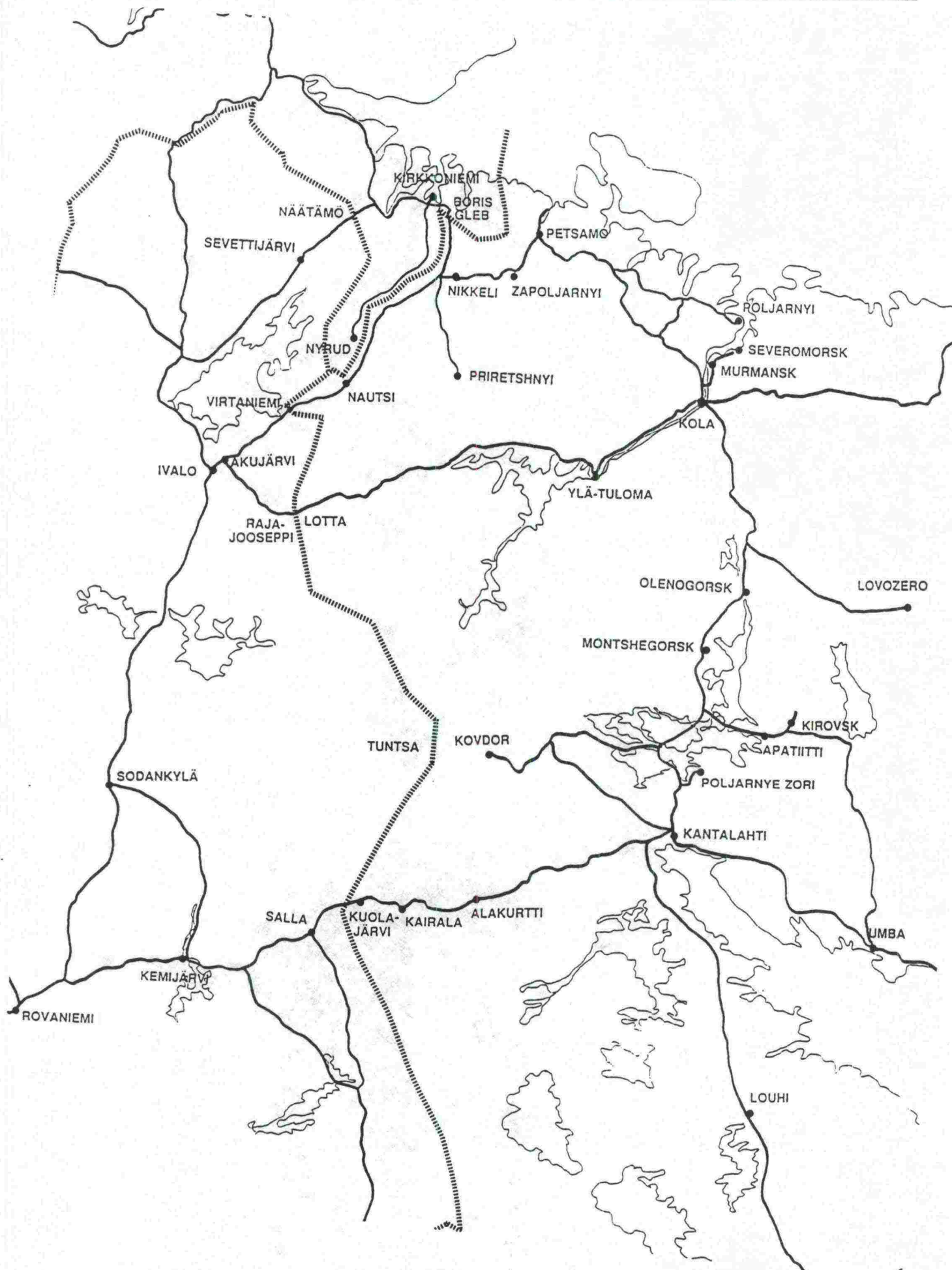
II Sallan tie

* Kellosekä-raja	4 km	6 mmk
Uuden tien rakentaminen		
* Raja-Kairala	28 km	34 mmk
Uuden tien rakentaminen		
* Kairala-Alakurtti	32 km	20 mmk
Uuden tien rakentaminen ja päällystäminen		
* Tuntsa-joen siita		6 mmk
Uuden sillan rakentaminen		
* Alakurtti-(Kantalahti)	56 km	14 mmk
Uudelleen päällystys		
	Yhteensä	80 mmk

III Jäämerentie

* Akujärvi-Virtaniemi	44 km	57 mmk
Tien rakentaminen 7 m öljysoratiksi		
* Virtaniemi-Nikel	noin 100 km	130 mmk
Tien rakentaminen 7 m öljysoratiksi		
	Yhteensä	187 mmk

SELVITYS LAPIN JA KUOLAN VÄLISISTÄ TIEYHTEYKSISTÄ



LIITE 8

**VIENNIN PERIAATTEET, KUSTANNUKSET, KALUSTO-
TOIMITUKSET**

LÄHIALUEVIENNIN PERIAATTEET JA KUSTANNUKSET

1. TAVOITTEET

2. YHTEISTYÖSOPIMUKSET

3. TYÖNJAKO

4. KUSTANNUKSET / MÄÄRÄRAHAT

LÄHIALUEVIENNIN PERIAATTEET JA KUSTANNUKSET

1. LÄHIALUETOIMINNAN TAVOITTEET

**LIKENNEVERKON JÄRKEVÄ JA KOORDINOITU KEHITTÄMINEN
KOKO POHJOIS-EUROOPASSA,
TIELIIKENNEOLOJEN KEHITTÄMINEN LÄHIALUEILLA JA SEN
LIITTÄMINEN SUOMEN TIEVERKOSTOON
JA TÄTEN SUOMALAISTEN TARJOAMIEN TIEKULJETUS JA
HUOLINTAPALVELUJEN TARJONNAN, SUOMEN GATEWAY
ASEMAN, VAHVISTAMINEN**

**LAITOSTASON JA PAIKALLISEN ALUEELLISEN TASON YHTEISTYÖN
KEHITTÄMINEN
KO. MAIDEN TIEVIRANOMAISTEN TOIMINNAN KEHITTÄMINEN**

- *vierailut, kummipiiritoiminta, asiantuntijavaihto*

**TIELAITOKSEN KAUPALLISEN VIENNIN EDELLYTYSTEN LUOMINEN,
TIELAITOKSEN ASiantuntemuksen, KOULUTUSPALVELUJEN,
JÄRJESTELMIEN JNE MARKKINOINTI (LIIKELAITOSPERIAATE)**

- *annetun koulutuksen ja yhteistyön kautta tehdään
tielaitoksen osaamista ja laitoksen järjestelmiä tunnetuksi, ja
päästään täten tarjoamaan ko maissa koulutuspalveluja, eri
rahoituslaitosten projekteja jne..,*

**LISÄKSI TAVOITTEENA ON EDESAUTTAA SUOMALAISTEN
KONSULTTI- JA RAKENNUSYRITYSTEN SEKÄ LAITETOIMITTAJIEN
PÄÄSYÄ KASVAVILLE LÄHIALUEIDEN MARKKINOILLE**

2. TIELAITOKSEN TEKEMÄT YHTEISTYÖSOPIMUKSET

LIIKENNEALAN YHTEISTYÖN KEHITTÄMISEKSI TIELAITOS ON SOLMINUT YHTEISTYÖSOPIMUKSET SEURAAVIEN MAIDEN TIELAITOSTEN KANSSA:

-	VIRO	24.04.1991
-	LATVIA	16.09.1992
-	LIETTUA	02.10.1992
-	VENÄJÄ	25.11.1992

NÄIDEN LISÄKSI ON LÄHIALUEYHTEISTYÖHÖN LIITTYEN;

VIRON KANSSA ON TEHTY LAAJEMPI JA YKSITYISKOHTAISempi YHTEISTYÖOHJELMA, JOKA TARKENNETAAN VUOSITTAIN TIELAITOSTEN YHTEISTYÖN JOHTORYHMIEN KOKOUKSISSA

P-K :N TIEPIIRIN JA KARJALAN TASAVALLAN TIELAITOKSEN VÄLILLÄ ON TEHTY YHTEISTYÖTÄ KOSKEVA SOPIMUS 15.12.92

SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEEN LÄHIALUEITA KOSKEVAAN YHTEISTYÖ-SOPIMUKSEEN LIITTYEN ON PERUSTETTU ERILLINEN SUOMALAIS-VENÄLÄINEN LIIKENNETYÖRYHMÄ (8.9.1992)

TÄMÄN ALAISENA TOIMII ERILLINEN TIEALAN ALATYÖRYHMÄ, JONKA PUHEENJOHTAJINA TOIMIVAT J.SAISTO JA LENINGRADIN ALUEEN VARAMAAHERRA N.P. MOSKOVKIN

KOULUTUKSEN OSALTA ON TEKEILLÄ SOPIMUS USA:N TIE-ASIOISTA VASTAAVAN FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION'IN KANSSA YHTEISEN TEKNOLOGIAN SIIRTOKESKUKSEN PERUSTAMISESTA HELSINKIIN

LIIKENNEMINISTERIÖ JA MAILMANPANKIN KOULUTUSYKSIKÖ (EDI) OVAT TEHNEET SOPIMUKSEN LÄHIALUEIDEN LIIKENNESEKTORIN VIRANOMAISTEN KOULUTUKSESTA, JONKA KÄYTÄNNÖN TOTEUTUKSESTA VASTAA TURUSSA TOIMIVA VIENTIPALVELUKESKUKSEN KOULUTUSYKSIKÖ, IHME

3. SISÄINEN JA ULKOINEN KOORDINOINTI (TARVE PAREMPAAN INFORMOINTIIN ?)

TIELAITOKSEN JOHTO PÄÄTTÄÄ JA VASTAA KOKO TIELAITOKSEN LÄHIALUETOIMINNASTA SEKÄ KOORDINOI LAITOKSEN SISÄISIÄ JA ULKOPUOLISIA YHTEYKSIÄ

TIELAITOS ESIINTYY YHTENÄISENÄ SEKÄ SUOMEN ETTÄ MUIDEN MAIDEN VIRANOMAISIIN JA LÄHIALUETOIMINNAN RAHOITUSLAITOKSIIN NÄHDEN

TIELAITOKSEN JOHTO TEKEE KESKITETYSTI ESITYKSET LÄHIALUEYHTEISTYÖN SEKÄ ERILLISTEN PROJEKTIEN, OHJELMIEN JA TUTKIMUSTEN TOTEUTTAMISEN RAHOITTAMISEKSI

- *LM:lle on esitetty 4,5 milj.mk käyttöä perustienpidon määrärahasta lähialueyhteistyöhön vuodelle 1993*
- *erillisten projektien rahoitus esim LM:stä tulee tehdä koordinoitusti tielaitoksen johdon kautta*

TIELAITOKSEN JOHTO SOPII ERILLISTEN PROJEKTIEN JA OHJELMIEN TOTEUTTAMISESTA TAPAUSKOHTAISESTI

VIENTIPALVELUKESKUS KOORDINOI JOHDON TOIMEKSIANNOSTA LÄHIALUEYHTEISTYÖTÄ KOKONAISUUDESSAAN

VIENTIPALVELUKESKUS VASTAA TIELAITOKSEN LÄHIALUEYHTEISTYÖN MÄÄRÄRAHAN KÄYTÖSTÄ

- *Vp toteuttaa ja vastaa ko. määrärahan puitteissa tapahtuvasta lähialueyhteistyöstä,*
- *Vp pyrkii käyttämään toteutukseen ensisijaisesti tielaitoksen omia resursseja*
- *Vp:n kautta järjestetyn koulutuksen, selvitysten ym kustannukset maksetaan Vp:n käytössä olevasta lähialueyhteistyön määrärahasta*

VIENTIPALVELUKESKUS PYRKII TOTEUTTAMAAN LÄHIALUEELLA MYÖS TOIMINTAA, JONKA RAHOITUS TULEE TIELAITOKSEN ULKOPUOLELTA

- *esimerkkinä kolmen vuoden sopimus Mailmanpankin kanssa koulutuksen antamisesta Baltian maissa ja Venäjällä*

**PIIRIT HARJOITAVAT LÄHIALUEYHTEISTYÖTÄ SOVITUN
KUMMIPIIRITOIMINNAN JA RAJA-ALUEYHTEISTYÖN PUITTEISSA
SEKÄ VASTAAVAT TÄSTÄ AIHEUTUVISTA KUSTANNUKSISTA**

- *piirit vastaavat kaikista vierailujen ja itse antamansa koulutuksen aiheuttamista kustannuksista omien määrärahojensa puitteissa*

**PIIRIT PÄÄTTÄVÄT ITSE POISTETTAVIEN KONEIDENSA
LAHJOITAMISESTA SUOMEN LÄHI-ALUEILLE**

- *piirit vastaavat kaikista syntyvistä kustannuksista*
- *Vp tarjoaa edelleen palvelujaan lahjoitettavien koneiden viennin järjestämisessä*
- *Vp ylläpitää valmiutta ostaa piireiltä tiettyjä koneita ja myydä niitä edelleen Baltian maiden tielaitoksille,*

**PIIRIEN VIROON PÄIN SUUNTAUTUVAN YSTÄVYYS- JA LAHJOITUS
TOIMINNAN KOORDINOIVANA VASTUUPIIRINÄ TOIMII EDELLEEN
UUDENMAAN TIEPIIRI**

- *toivotaan parempaa informointia U-piirille*
- *toivotaan vierailujen keskittymistä pelkästään kummipiireihin*
- *toivotaan piirien ottavan huomioon Viron rajalliset resurssit vierailujen järjestämisessä*

**PIIRIEN LATVIAAN SUUNTAUTUVAN YSTÄVYYS- JA
LAHJOITUSTOIMINNAN VASTUUPIIRINÄ TULEE TOIMIMAAN KESKI-
SUOMEN TIEPIIRI JA HÄMEEN PIIRI TULEE TOIMIMAAN
VASTAAVASTI KOORDINOIVANA PIIRINÄ LIETTUAAN**

- *koska piirien taloudelliset mahdollisuudet ovat rajalliset tulisi harkita kuinka paljon kummipiiritoimintaa ja esim. koneiden jakoa on järkevää laajentaa myös Latviaan, Liettuaan ja Venäjälle*

**PIIRIEN TOIVOTAAN EDELLEEN ANTAVAN RESURSSIJAAN
VIENTIPALVELUN TOTEUTTAMAN LÄHIALUEYHTEISTYÖN JA
VIENNIN KÄYTTÖÖN**

- *Vp korvaa piireille tästä aiheutuneet kustannukset*

**PIIRIEN EDELLYTETÄÄN KESKUSTELEVAN JA SOPIVAN
VIENTIPALVELUKESKUKSEN KANSSA ENNENKUIN MYÖNTÄVÄT
VIRKAVAPAUTTA HENKILÖLLE, JOKA MENISI MUUN YHTIÖN TAI
LAITOKSEN PALVELUKSEEN VIENTITEHTÄVÄÄN**

- *koska myös Vp pyrkii tekemään kaupallisia tarjouksia, on tavoitteena että Tielaitoksen oma henkilöstö on ensisijassa oman laitoksen tarjouksessa,*
- *mikäli Tielaitos ei ole mukana tarjoamassa tulisi henkilön käytöstä sopia Vp:n kanssa ja sopia esim henkilön vuokraamisesta konsultille/rakentajalle*

**PIIRIEN TOIVOTAAN OMASSA TOIMINNASSAAN OSALLISTUVAN
KOKO TIELAITOKSEN OSAAMISEN JA JÄRJESTELMIEN
TIEDOTTAMISEEN/ MARKKINOINTIIN**

- *Vp pyrkii myymään tielaitoksessa kehitettyjä järjestelmiä kuten LAM, Tiesääpalvelu, PMS, BMS ko maihin*
- *henkilökohtaiset suhteet ja kontaktit*
- *tiedot ko. maiden suunnitelmista, omia ehdotuksia*
- *info suomalaisista/tielaitoksen järjestelmistä, esitteet,...*

4. LÄHIALUETOIMINNAN KUSTANNUKSET

VUONNA 1992 TIELAITOKSEN LÄHIALUEYHTEISTYÖTÄ RAHOITETTIIN SEURAAVASTI (YHT 0,72 MILJ MK);

- KTM 270 000 MK
- LM 200 000 MK
- UM 50 000 MK
- TIEL 200 000 MK

TÄLLÄ RAHOITETTIIN SEURAAVIA OSA-ALUEITA

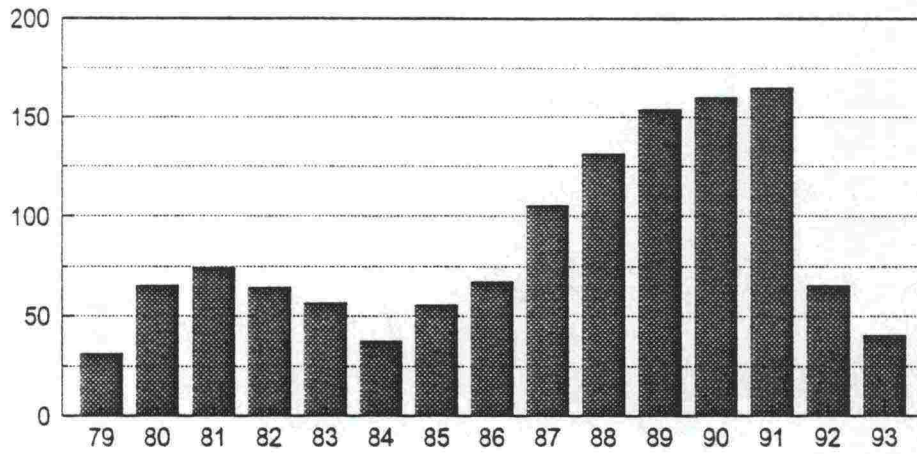
- KOULUTUS/ERILLISET KURSSIT
- ASiantuntijavaihto/Seminaarit
- KONEIDEN VIENTI/VARAOSAT

VUODELLE 1993 TIELAITOS ON ESITTÄNYT LIIKENNEMINISTERIÖLLE 4,5 MILJ MK OHJELMAA LÄHIALUEYHTEISTYÖHÖN, JOKA KÄSITTÄISI SEURAAVAT OSA-ALUEET

- TUTKIMUKSET JA SELVITYKSET
- HANKKEIDEN SUNNITELU
- KOULUTUS KO.MAISSA JA SUOMESSA
- ASiantuntijavaihto
- TIENPIDON JÄRJESTELMIEN KEHITTÄMINEN

DEVELOPMENT PROJECT COSTS 1979-1993

MFIM



LIITE 9

KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS



KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS

Suunnittelu ja toteutus: Henkilöstön kehittämissryhmä ja IHME

Tavoitteet

- valmiudet kansainväliselle yhteistyölle ja kaupalliselle toiminnalle
- kansainvälisen toiminnan tuloksellisuuden parantaminen

Osaamisalueet

- kielitaito
- kokous-, esiintymis- ja neuvottelutaidot, markkinointi
- tapa- ja kulttuuritieto
- yhdentymiskehitys
- kohdealue-tuntemus

Kohderyhmät

- johto
- projekteissa työskentelevät
- yhteistyöjärjestöjen työhön osallistuvat
- sopimus-, urakka ja henkilöstöasioita hoitavat



KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS

KIELIKOULUTUS

- ▶ vakiotarjonta ruotsi, englanti, saksa, ranska, muut kielet sopimuksen mukaan
 - ▶ ohessa tapa- ja kulttuuritietoa, kokous- ja neuvottelutaidon valmennusta jne.
 - ▶ itseopiskelu, yksilövalmennus, ryhmäopiskelu, ulkopuolinen koulutus, opiskelu ulkomailla
- Tarjontaa:** *Cultural interactions and negotiations; Finland and RWA in focus; EC-English*

VUOROVAIKUTUSTAITOT:

Tarjontaa: *Kouluttaja- ja opastajavalmennus, esiintymis- ja neuvottelutaidon koulutus*



KANSAINVÄLISTYMISSVALMENNUS

ETA/EY -VALMENNUS

- ▶ integraatioprosessin sisältö ja merkitys
- ▶ vaikutukset laitoksen toimintaan

Tarjontaa: EY-valmennustilaisuuudet,
ETA/EY-opintopiiri

VALMENNUS ASIAINTUNTIJATEHTÄVIIN

- ▶ ulkomaanprojekteihin liittyvä osaaminen
- ▶ yksilö- tai ryhmäopiskelu

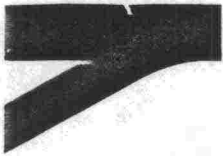
Tarjonta: Tarpeen ja tilanteen mukaan räätälöitynä

JOHDON SEMINAARI

- ▶ kansainvälisen toiminnan päämäärät, strategia ja tulostavoitteet
- ▶ integraatioprosessi
- ▶ lähialueyhteistyö
- ▶ laitostason koordinointi ja työnjako

LIITE 10

TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN: OULUN TIEPIIRI



4.12.1992

25

Pääjohtaja Jouko Loikkanen

Saamani toimeksiannon mukaisesti lähetän Oulun läänin käsittävän tiepiirin toteuttamissuunnitelman. Siihen kuuluu tässä vaiheessa Oulun tiepiirin tavoiteorganisaatio (visio), joka sisältää Kajaanin ja Ylivieskan maakuntakonttorien tehtävät, toimivallan ja resurssit tehtävänimikkeinä sekä kuvauksen, miten tavoiteorganisaation (vision) suuntaan edetään.

Oheistan myös lyhyen kuvauksen, miten valmistelutyö on suoritettu, samoin kuin Oulun, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan tiepiireiltä ja yhteistyötoimikunnilta pyytämäni lausunnot. Lausuntojen perusteella olen eräiltä osin tarkistanut nyt lähettämäni esitystä. Lausuntojen lähempi kommentointi oheistetaan.

Valmistelutyö on merkittävältä osaltaan pohjautunut asiantuntijoista koottujen alatyöryhmien työhön, joka on edennyt monilla osa-alueilla jo varsin yksityiskohtaiseenkin suunnitteluun. Alatyöryhmien loppuraportit, sikäli kuin ne ovat valmistuneet, seuraavat liitteenä.

Vision laatimistyö kuluneen kesäkauden aikana on osoittautunut erittäin hyödylliseksi jopa välttämättömäksi, jotta koko henkilöstö olisi tietoinen, missä olemme ja mihin olemme menossa.

Tähänastinen valmistelutyö kokonaisuudessaan on mielestäni riittävä ja hyvä lähtökohta yksityiskohtaisemmalle organisaation suunnittelulle ja organisaatiouudistuksen vaiheittaiselle toteuttamiselle.

Tiejohtaja



Esa Vuolteenaho

./..

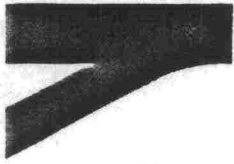
LIITTEET:

- 1 Oulun tiepiirin tavoiteorganisaatio visio/4.12.1992
- 2 Miten edetään tavoiteorganisaation suuntaan/4.12.1992
- 3 Miten valmistelutyö on suoritettu/23.11.1992
- 4 Piirien ja piirien yhteistyötoimikuntien lausunnot
- 5 Annettujen lausuntojen kommentointi/4.12.1992
- 6 Muutostilanteessa noudatettavat henkilöstöpolitiikan periaatteet-
Muutoksen henkilöstöstrategia
- 7 Oulun, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun tiepiirien yhdistäminen
Suunnittelutyöryhmän väliraportti/Oulu 1992
- 8 Tietohallintotyöryhmän loppuraportti/27.11.1992
- 9 Laitostasoinen kehittämistoiminta ja kansainvälinen yhteistyö
Työryhmän loppuraportti/25.11.1992
- 10 Ehdotus projektien hallinnoinnista Oulun piirissä/14.9.1992
- 11 Nettobudjetoinnin hyödyntäminen/21.9.1992

TIEDOKSI:
kirje + liitteet 1-5

~~Yhteistyöryhmän jäsenet~~ 
Oulun, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun tiepiirit
Oulun, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun tiepiirien PYTT

EVu/RH



Tielaitos

OULUN TIEPIIRIN TAVOITEORGANISAATIO

VISIO

4.12.1992

**Oulun tiepiiri
Kainuun tiepiiri
Keski-Pohjanmaan tiepiiri**

Esipuhe

Tämä raportti on ehdotus Oulun tiepiirin tavoiteorganisaatioksi.

Pääjohtaja Jouko Loikkanen määräsi kirjeellään 23.6.1992 tiejohtaja Esa Vuolteenahon valmistelemaan suunnitelmaa uuden Oulun läänin käsittävän tiepiirin toteuttamiseksi. Suunnitelman on oltava valmis kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Toteuttamissuunnitelman laatimista varten nimettiin valmistelutyöryhmä ja useita alatyöryhmiä riittävän asiantuntemuksen turvaamiseksi ja henkilöstön osallistumiseksi työhön.

Varsinaiseen valmistelutyöryhmään ovat kuuluneet:

Vuolteenaho Esa, pj	tiejohtaja	Kainuu
Lappalainen Jorma	tieinsinööri	Kainuu
Kovalainen Seppo	rakennusmestari	Kainuu
Repo Sirkka	atk.keskuksen esimies	Kainuu
Kulju Hannu	hallintopäällikkö	Keski-Pohjanmaa
Huhtala Reima	toimistos sihteeri	Keski-Pohjanmaa
Junnikkala Juho	tekninen päällikkö	Oulu
Lauronen Pentti	insinööri	Oulu
Rossi Liisa, sihteeri	hallintopäällikkö	Oulu

Varajäsenet:

Luukkonen Juhani	insinööri	Kainuu
Lehtikangas Unto	insinööri	Keski-Pohjanmaa
Järvinen Martti	varastonhoitaja	Oulu
Pesonen Kyösti	tarkastaja	Oulu

Tässä raportissa esitetty tavoiteorganisaatio on visio, joka osoittaa, mihin suuntaan edetään. Tämän lisäksi selvitetään välivaiheet tilanteissa 1.3. - 31.12.1993 sekä vuosina 1994 ja 1998.

Sisältö

Yleistä

4

Tavoiteorganisaatio

4

Lähtökohdat

4

Tavoiteorganisaation rakenne

5

Perustelut

6

Esikunta

7

Suunnittelu

7

Hallintopalvelut

8

Tekniset palvelut

8

Tiealueen tehtävät ja toimivalta

8

Maakuntakonttorin tehtävät ja toimivalta

9

Projektit

11

Johtaminen ja yhteistyö

11

Kehittämispalvelut

11

Liitteet

Oulun tiepiirin tavoiteorganisaatio

Liite 1

Tiealueen tavoiteorganisaatio

Liite 2

Kajaanin maakuntakonttori, tav.organisaatio

Liite 3

Ylivieskan maakuntakonttori, tav.organisaatio

Liite 4

Tunnuslukuja

Liite 5

Tunnuslukuja

Liite 6

Yleistä

Liikenneministeriö on päätöksellään no 812/01/92/9.6.1992 määrännyt, että tielaitokselle kuuluvien tehtävien alueellista hoitamista varten maa jaetaan tiepiireihin. Päätöksen mukaan Oulun tiepiiri käsittää Oulun läänin, hallintopaikkanaan Oulu. Lisäksi päätöksessä sanotaan "Tiehallituksen tulee ryhtyä kiireellisesti tiiviissä yhteistyössä henkilöstön kanssa selvittämään ensi vuonna voimaan tuleviin uusiin Vaasan ja Oulun tiepiireihin jäävien ns. maakuntakonttoreiden (Ylivieska ja Kajaani) tehtävät ja toimivalta. Tässä työssä tulee ottaa huomioon käynnissä olevat valtakunnalliset maakunta- ja valtion aluehallintonselvitykset ja kokeilut."

Tielaitoksen johtokunta asetti alueorganisaation kehittämisen lähtökohdaksi tavoitteen ja periaatteen:

Nykyisillä piirikonttoripaikkakunnilla voi toimia maakuntakonttori, jonka tehtävänä on tienpidon vaatimien tehtävien ja asiakkaiden tarvitsemien palveluiden tuottamisen lisäksi vastata alueensa tiestön kehittämistarpeiden valmistelusta yhdessä kuntien, maakuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Maakuntakonttoreiden vastuulla on tielaitoksen tulostavoitteiden saavuttamisen lisäksi erityisesti se, että perustienpidon toimenpiteet tukevat maakunnan kehittämistavoitteita. Maakuntakonttoreiden yksityiskohtaisemmat tehtävät ja toimivalta selvitetään ennen uuden aluejaon toteuttamista.

Tielaitoksen pääjohtaja on toimeksiannossaan tiejohtaja Esa Vuolteenaholle todennut, että uuden Oulun läänin käsittävän tiepiirin toteuttamissuunnitelman tulee sisältää seuraavaa:

- tavoitetila (visio) noin viiden vuoden kuluttua, työn laadinnan aikana on sovittu, että visio tehdään 2000-luvulle
- toimenpiteet ja periaatteet, joilla tavoitetilanteeseen päästään
- Kajaanin maakuntakonttorin tehtävät, toimivalta ja resurssit
- ainakin siirtymävaiheessa sovelletaan nykyiseen Ylivieskassa sijaitsevaan Keski-Pohjanmaan piiriin samoja periaatteita kuin Kajaanin maakuntakonttoriin
- muutostyössä noudatetaan johtokunnan päättämiä periaatteita ja tielaitoksen henkilöstöstrategiaa.
- suunnitelman on oltava valmis vuoden 1992 loppuun
- maakuntakonttorin tehtäviä ja toimivaltaa koskevat ehdotukset on valmisteltava siten, että ne voidaan käsitellä johtokunnassa viimeistään maaliskuussa 1993.

Tavoiteorganisaatio

Lähtökohdat

Lähtökohtana tavoiteorganisaation selvityksessä on ollut se laitostasoinen, laaja ja useita vuosia edeltänyt suunnittelu- ja valmistelutyö koskien toimintatapaa, henkilöstöpolitiikkaa, johtamisstrategiaa, organisaatorakennetta jne. Luonnollisesti lähtökohtana on ollut toiminnan volyyymia ja painotusta koskevat eri ohjelmat.

Työryhmä on arvioinut ja visioinut, miten toimintatapamme ja johtamistapamme tulevat muuttumaan ympäristössämme ja asiakkaittemme tarpeissa tapahtuvien muutosten myötä.

Nykyisiä tehtäviä ja henkilöstömääriä ei ole ajateltu visioinnissa. Lähtökohtana on ollut, miten toiminnot kehittyvät ja minkälaisia tuotteita asiakkaat tarvitsevat tulevaisuudessa. Tilaaja- ja toteuttajarooleja on eriytetty vain piirikonttoriorganisaation sisällä.

Lähtökohtina ovat olleet lisäksi:

- visio Tielaitos 1990-luvulla ja Tienviitat
- monessa tiepiirissä jo nykyisin käytössä oleva alueorganisaatio
- tiepiirien yhdistämisen toteuttamissuunnitelmat tehdään läheisessä yhteistyössä henkilöstön kanssa
- tielaitoksen henkilöstöstrategiasta pidetään kiinni.

Tavoitteena on ollut:

- riittävän hyvän ja tarkoituksenmukaisen palvelutason turvaaminen piirissä ja maakunnissa
- henkilöstön edut turvataan mahdollisimman hyvin ja tasapuolisesti jokaisen kolmen piirin osalta
- säästöjen aikaansaaminen erityisesti hallintokustannuksissa tarvittavan siirtymäajan kuluessa.

Tavoiteorganisaation rakenne

Tavoiteorganisaatio perustuu 1) seuraavien toimintojen keskittämiseen:

- strateginen suunnittelu
- rahoituksen suunnittelu
- tulostavoitteiden suunnittelu
- ohjelmointi kehittämishankkeiden osalta
- tiesuunnittelu
- hallinto
- tekniset palvelut
- viestintä ja

ja 2) alueorganisaatioon.

Vision mukaan tiepiiri jaettaisiin tiealueisiin (1 - 3) sekä Kajaanin ja Ylivieskan maakuntakonttoreiksi. Näiden tehtävänä on tienpito, joka käsittää hoidon, kunnostuksen ja perustienpidon rahoituksella toteutettavan rakentamisen sekä perustienpidon luonteiset kehittämishankkeet suunnitteluineen. Lisäksi maakuntakonttoreita täydentävät suunnittelu- toimistot sekä eräät hallintopalvelujen ja teknisten palvelujen tehtävät.

Tavoitteena on mahdollisimman pitkälle viety päätösvallan delegointi. Tavoiteorganisaation tulee olla perusteiltaan joustava ja sitä on voitava kehittää ja muuttaa tarpeen vaatiessa.

Liitteissä 5 ja 6 on esitetty keskeisiä tunnuslukuja, tiepituus, liikennesuorite ja asukasmäärä kahdessa aluejakomallissa. Liitteessä 5 Oulun lääni on jaettu 3 alueeseen ja liitteessä 6 5 alueeseen.

Kehittämishankkeet (lukuunottamatta perustienpidon luonteisia kehittämishankkeita) toteutetaan erillisen projektiorganisaation toimesta.

Tavoiteorganisaatiossa on olennaista keskittäminen strategisessa suunnittelussa, tienpidon ohjelmoinnissa, tulostavoitteiden suunnittelussa, tiesuunnittelussa, hallinnossa, teknisissä palveluissa ja tiedottamisessa sekä samalla delegointi mahdollisimman pitkälle.

Tavoiteorganisaatiossa mainittuihin tiealueiden ja maakuntakonttoreiden sisällä oleviin työalueisiin edetään asteittain tiemestaripiirijakoa ja perustienpidon rakentamisen organisaatiota kehittämällä. Koska kysymyksessä on hankeorganisaatioiden perusteita koskeva ehdotus, on tarkoituksenmukaista käsitellä asiaa laitostasoisesti yhdessä ammattijärjestöjen kanssa, mikäli siihen suutaan edetään ja ennenkuin lopullisia päätöksiä asiassa tehdään.

Perustelut

Tienpitotoiminnan volyymi Oulun läänissä on kuvattu tielaitoksen eri ohjelmissa. Kehittämishankkeet voidaan toteuttaa erillisten projektiorganisaatioiden puitteissa. Perustienpito on noin 500 milj. markkaa vuodessa. Rahanjako perustuu tarkoituksenmukaisen palvelutason säilymiseen ja yhdenmukaisiin kriteereihin.

Paine julkishallintoa kohtaan edelleen jatkuu, jopa syvenee. Hallintokustannuksia on pystyttävä pienentämään ja siten kustannusrakennetta parantamaan.

Toiminta lähtee entistä enemmän asiakkaan näkökulmasta. Siten joudumme jatkuvasti kehittämään omia tuotteitamme ja katsomaan millä niistä on markkinoita. Miten tuotevalikoimamme kehittyy, ei ole erikseen tässä yhteydessä selostettu. Tästä on laitostasolla käynnissä erillinen selvitystyö.

Se missä määrin tielaitoksen toiminta jakaantuu erikseen tilaajatoimintoihin ja erikseen tuotantotoimintoihin, on ollut esillä useassakin eri yhteydessä. Sikäli kun ollaan siinä kehitysvaiheessa, että mainitut toiminnat voidaan kokonaan eriyttää toisistaan, tulee asia käsitellä laitostasona. Tässä yhteydessä piiritasolla tilaajana on tiejohtaja.

Tässä yhteydessä ei ole paneuduttu kovin tarkasti tavoiteorganisaation (vision) yksityiskohtiin, mutta tiedetään mihin suuntaan kuljetaan. Tavoiteorganisaatiota suunniteltaessa on muodostunut käsitys, että piirien yhdistyessä ja toimintojen kehittyessä tulevaisuudessa henkilöstömäärä (2000-luvulla) on nykyistä huomattavasti pienempi.

Esikunta

Esikunnan tehtävät ovat

- toimintaympäristön ja asiakkaiden tarpeiden seuranta
- strateginen suunnittelu
- tienpidon ohjelmointi kehittämis- ja päätiehankkeiden osalta
- rahoitussuunnittelu
- piirin tulostavoitteiden valmistelu ja niiden raportointi
- piirin kehitystoiminnan koordinointi
- tietohallinnon kehittäminen ja ohjaus
- viestintä.

Esikunnan tehtävänä on toimia tiejohtajan tukiyksikkönä tilaajaroolissa.

Tiejohtaja on delegoinut esikunnalle toimivaltaa sidosryhmäasioissa, markkinoinnissa ja ohjelmointiasioissa.

Esikunta avustaa piirin johtamista valmistelemalla ja suunnittelemalla toiminnan kannalta keskeisiä asioita sekä tukee tulosyksiköjä tulostavoitteiden saavuttamisessa.

Suunnittelu

Suunnittelun vastuualue toimii asiantuntijayksikkönä ja tekee tilauksesta suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita sekä esityksiä tieliikenteen kehittämiseksi. Esi- ja tiensuunnittelun osalta tilaajana kehittämishankkeilla on tiejohtaja, kehittämishankkeiden rakennussuunnitelmien osalta projektit ja perustienpidon hankkeilla maakuntakonttorit ja tiealueet. Asioiden tehokas hoitaminen edellyttää delegointia siten, että käytännön asiat voidaan hoitaa mahdollisimman lähellä asiakkaita.

Suunnittelu tapahtuu keskitetysti koko piirin alueella suunnittelupäällikön alaisuudessa ottaen kuitenkin huomioon, mitä on sanottu maakuntakonttorin tehtävistä ja toimivallasta. Tavoiteorganisaation mukaan suunnittelu jakaantuu seuraaviin toimintoihin eli ryhmiin:

- toiminnansuunnittelu ja toimistopalvelut oman vastuualueen osalta
- esisuunnittelu
- liikenneturvallisuus
- ympäristösuunnittelu
- tie- ja rakennussuunnittelu
- kartoitus.

Lausunto- ja lupa-asioita valmistellaan ja käsitellään myös maakuntakonttoreissa. Koordinointi tapahtuu Oulun piirikonttorin kanssa. Suunnittelun vastuualueen delegoinnin yhteydessä tarkennetaan pelisäännöt ja toimivalta.

Hallintopalvelut

Hallintopalvelut on varsinaista tienpitotoimintaa tukeva toiminto.

Organisaatiouudistuksissa koko valtionhallinnon sektorilla pyritään erityisesti hallintokustannusten vähentämiseen.

Hallintopalvelut pääsääntöisesti keskitetään Oulun piirikonttorille. Hallintopalveluja hoidetaan myös maakuntakonttoreissa.

Hallintopalveluihin kuuluvia tehtäviä ovat:

- henkilöstöhallinto
- taloushallinto
- tietohallinto
- sisäiset palvelut
- kiinteistö- ja tiekorvausasiat.

Tietohallinto (tekninen atk) ja kiinteistö- ja tiekorvausasiat voidaan hoitaa myös teknisten palveluiden päätulosalueella

Tekniset palvelut

Tekniset palvelut hoidetaan keskitetysti koko piirin alueella teknisen päällikön alaisuudessa. Henkilöitä on myös maakuntakonttoreissa.

Teknisen palvelun tehtävänä on

- toiminnansuunnittelu oman vastuualueen osalta
- avustusasiat
- valmiusasiat
- tie-info
- tuotannon ohjausjärjestelmät
- rakennuttamispalvelu
- kuljetusluvut
- konevuokraus
- työmenetelmät ja työnopastus
- päällysteasiat, tiestön kunto- ja rekisteriasiat
- geotekniikka ja laboratorio
- maa-ainesasiat
- kone-, sähkö- ja materiaalipalvelut yms. resurssit
- siltojen ylläpitoa koskevat asiat
- talonrakennusasiat.

Tiealueen tehtävät ja toimivalta

Tehtävät

- tietuotanto
- osallistuu piirin tulostavoitteiden valmisteluun
- sidosryhmätyöskentely; tiestön kehittämistarpeiden selvitys yhdessä kuntien, maakunnan ja muiden sidosryhmien kanssa

- KTS (5-vuot. hankeohjelmointi)
- talousarvion valmistelu
- tulossuunnitelman laadinta ja seuranta
- lupa- ja lausuntoasiat

Toimivalta

Tiealueen päällikkö

- sopii vuosittain tiejohtajan kanssa tulossuunnitelman, joka sisältää rahoituskehyykset ja tulostavoitteet. Hän valmistele tiepiirin esikunnan kanssa tulossuunnitelmaa ennen sen hyväksymistä. Tiepiirin tulostavoitteet ovat lähtökohdat tiealueen tulostavoitteille
- johtaa itsenäisesti sovitun tulossuunnitelman puitteissa tienpitoa, joka käsittää hoidon, kunnostuksen ja perustienpidon rahoituksella toteutettavan rakentamisen sekä perustienpidon luonteiset kehittämishankkeet.
- on velvollinen valmistamaan myös kehittämishankkeita.
- vastaa osaltaan yhteydenpidosta alueensa sidosryhmiin siten, että näiden edut niin perustienpidon ja kehittämisen alueella tulee huomioon otetuksi.
- raportoi tulossuunnitelman toteutumisesta tiejohtajalle.

Lausunto- ja lupa-asioita sekä liikenneturvallisuusasioita käsitellään ja ratkaistaan tiealueella niin, että hyvä ja tarkoituksenmukainen palvelutaso toteutuu. Koordinointi tapahtuu piirikonttorin kanssa.

Tarkempi toimivalta tiealueen sisällä määritellään työjärjestyksessä ja delegointipäätöksessä.

Keskitettyissä palveluissa tiealue tukeutuu koko tiepiirin palveluihin.

Maakuntakonttorin tehtävät ja toimivalta

Tehtävät

- tietuotanto
- osallistuu piirin tulostavoitteiden valmisteluun
- sidosryhmätyöskentely; tiestön kehittämistarpeiden valmistelu yhdessä kuntien, maakunnan ja muiden sidosryhmien kanssa
- KTS (5-vuot. hankeohjelmointi)
- talousarvion valmistelu
- tulossuunnitelman laadinta ja seuranta
- lupa- ja lausuntoasioita

Toimivalta

Maakuntakonttorin päällikkö

- sopii vuosittain Oulun tiejohtajan kanssa tulossuunnitelman, joka sisältää rahoituskehyykset ja tulostavoitteet. Hän valmistelee tiepiirin esikunnan kanssa tulossuunnitelmaa ennen sen hyväksymistä. Tiepiirin tulostavoitteet ovat lähtökohdat maakuntakonttorin tulostavoitteille.
- johtaa itsenäisesti sovitun tulossuunnitelman puitteissa tienpitoa, joka käsittää hoidon, kunnostuksen ja perustienpidon rahoituksella toteutettavan rakentamisen sekä perustienpidon luonteiset kehittämishankkeet.
- on velvollinen valmistelemaan myös kehittämishankkeita.
- vastaa osaltaan yhteydenpidosta alueensa sidosryhmiin siten, että näiden edut niin perustienpidon ja kehittämisen alueella tulee huomioon otetuksi.
- tilaa maakuntakonttorissa olevan suunnittelutoimiston kautta tarvitsemansa suunnittelutyöt. Suunnittelutoimisto sopii koko tiepiirin suunnittelupäällikön kanssa suunnitteluresurssit - oma henkilöstö vai konsultti.
- tilaa teknisten palveluiden kautta tarvitsemansa tekniset palvelut. Tekniset palvelut sopii koko tiepiirin teknisten palveluiden vastuuhenkilön kanssa resursseista - oma henkilöstö vai urakoitsija.
- raportoi tulossuunnitelman toteuttamisesta tiejohtajalle.

Lausunto- ja lupa-asioita sekä liikenneturvallisuusasioita käsitellään ja ratkaistaan maakuntakonttorissa niin, että hyvä ja tarkoituksenmukainen palvelutaso toteutuu. Koordinointi tapahtuu Oulun piirikonttorin kanssa.

Tarkempi toimivalta maakuntakonttorin sisällä määritellään työjärjestyksessä ja delegointipäätöksessä.

Maakuntakonttoreissa suunnittelussa ja teknisissä palveluissa ei ole varsinaisia päälliköitä, vaan joku henkilöistä toimii vanhimpana.

Hallinnollisissa palveluissa maakuntakonttori tukeutuu koko tiepiirin hallinnollisiin palveluihin.

Projektit

Projektien tehtävänä on toteuttaa tiejohtajan tilauksesta tehtävät hankkeet hänen alaisuudessaan. Toteuttamiseen sisältyy pääsääntöisesti rakennussuunnittelu ja rakentaminen. Sama projektiorganisaatio voi toteuttaa yhtäaikaan useita projekteja. Myös rajattuja esisuunnittelutehtäviä voidaan toteuttaa erillisinä projekteina. Projektiorganisaatiot voivat "myydä" asiantuntemustaan tiealueille, muille tiepiireille ja ulkopuolisille. Piirissä on rakentamisen volyymistä riippuen 2 - 3 projektiorganisaatiota, jotka toimivat "maastossa"

Johtaminen ja yhteistyö

Johtamisessa käytetään johtoryhmätyöskentelyä. Piirin johtoryhmään kuuluvat tiejohtaja ja päävastuualueiden vetäjät. Päävastuualueita ovat esikunta, suunnittelu, tekniset palvelut, hallinto, tiealueet, maakuntakonttorit ja projektit.

Käytännössä saatujen kokemusten pohjalta selvitetään erikseen kuuluisiko johtoryhmään lisäksi henkilöstön edustaja, ja miten se olisi järjestettävä eri henkilöstöjärjestöjen kesken

Johtoryhmän lisäksi piirillä on yhteistyötoimikunta sekä piirikonttorilla ja maakuntakonttoreilla omat yhteistyötoimikunnat.

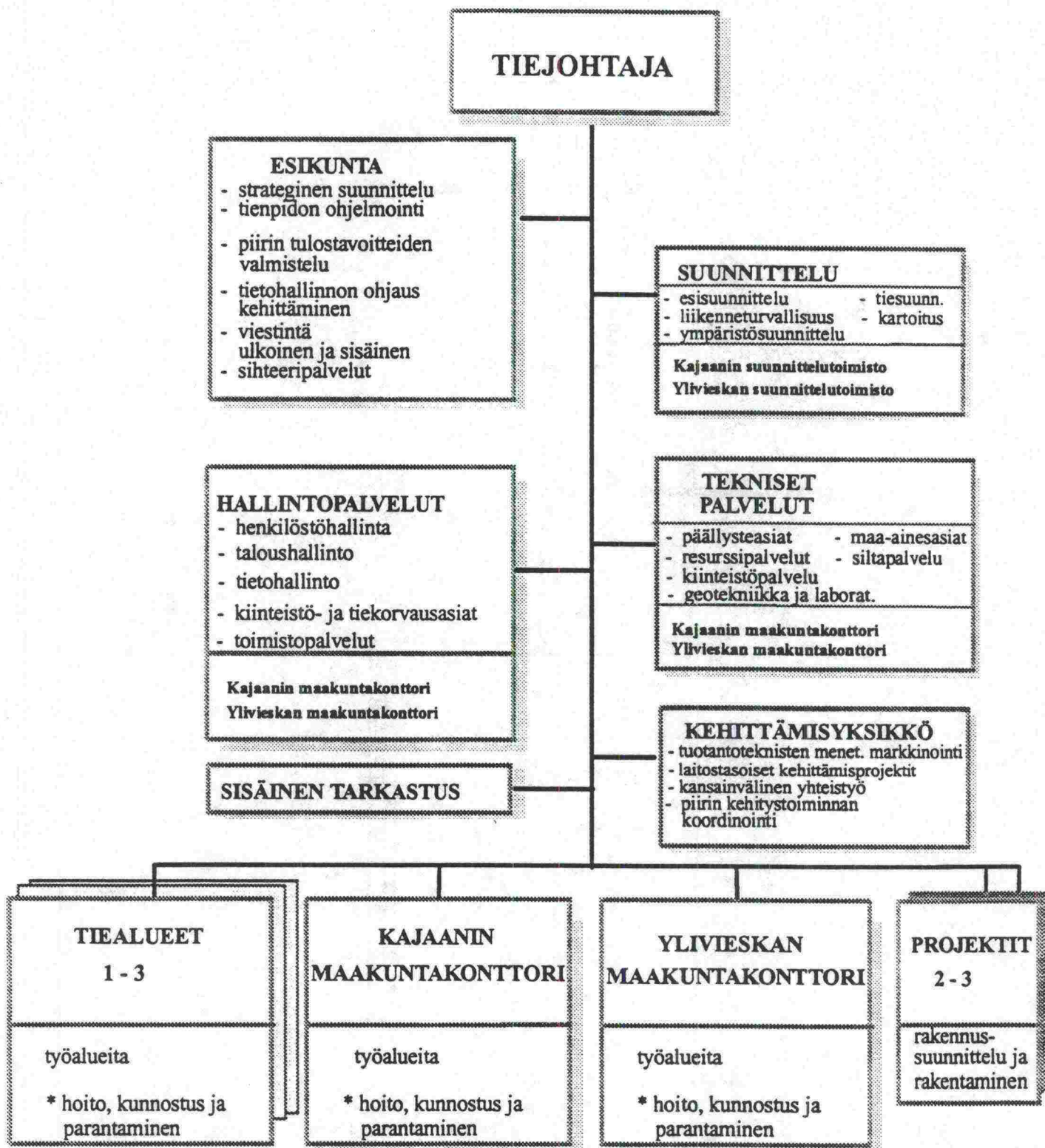
Kehittämisyksikkö

Piirin organisaatioon kuuluvan kehittämisyksikön tehtävänä on tuotantoteknisten menetelmien markkinointi, laitostasoiset kehittämisprojektit ja kansainvälinen toiminta tiehallituksen vientiyksikön kanssa erikseen sovittavassa laajuudessa sekä piirin kehitystoiminnan koordinointi. Toiminta voisi tulevaisuudessa kattaa koko Oulun ja Lapin piirin yhteistoiminta-alueen.

Kehittämisyksikön toiminnasta on erillinen raportti.

OULUN TIEPIIRIN TAVOITEORGANISAATIO

VISIO

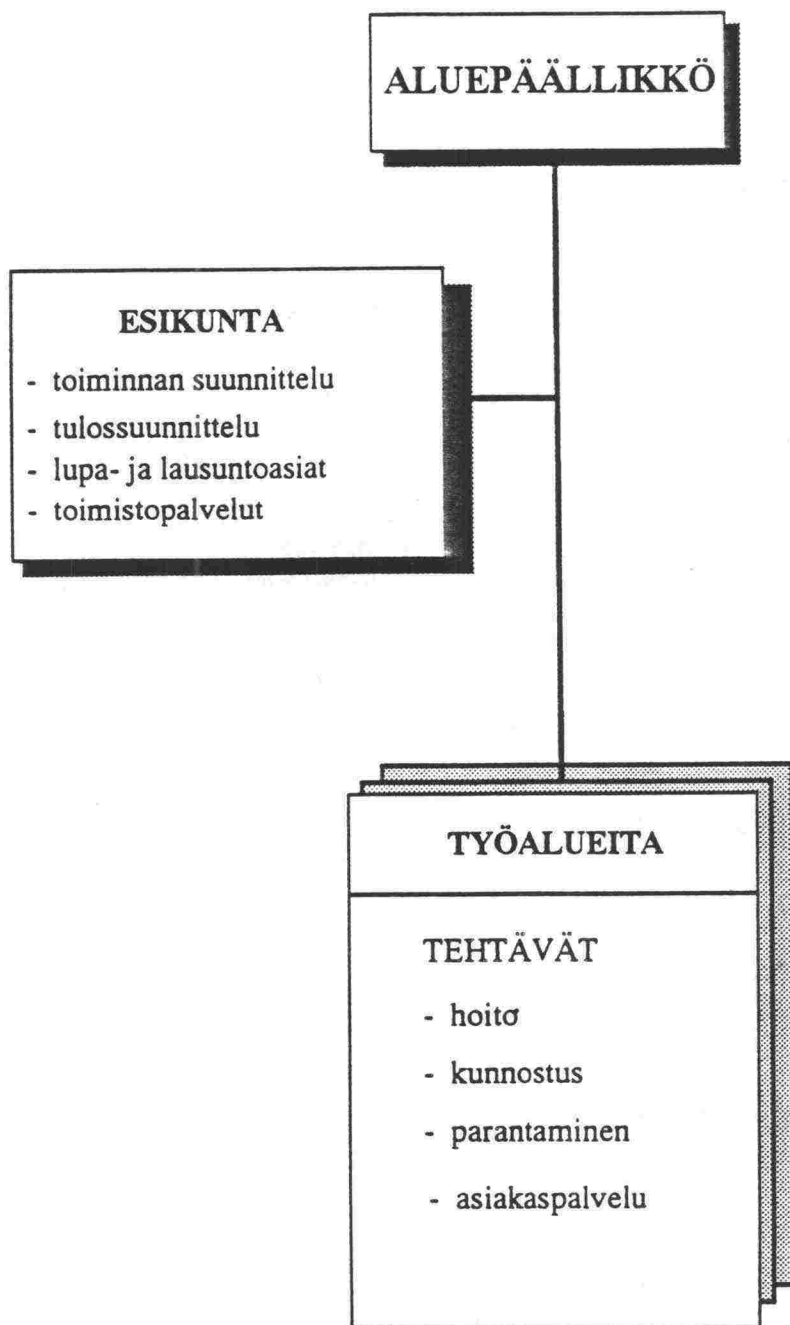


PIIRIN JOHTORYHMÄ: tiejohtaja ja päävastuualueiden vetäjät

PIIRIN YHTEISTYÖTOIMIKUNNAN LISÄSI PIIRIKONTTORIN JA MAAKUNTAKONTTORIEN YTT:t

TIEALUE (1 - 3 kpl)

Tavoiteorganisaatio (visio)

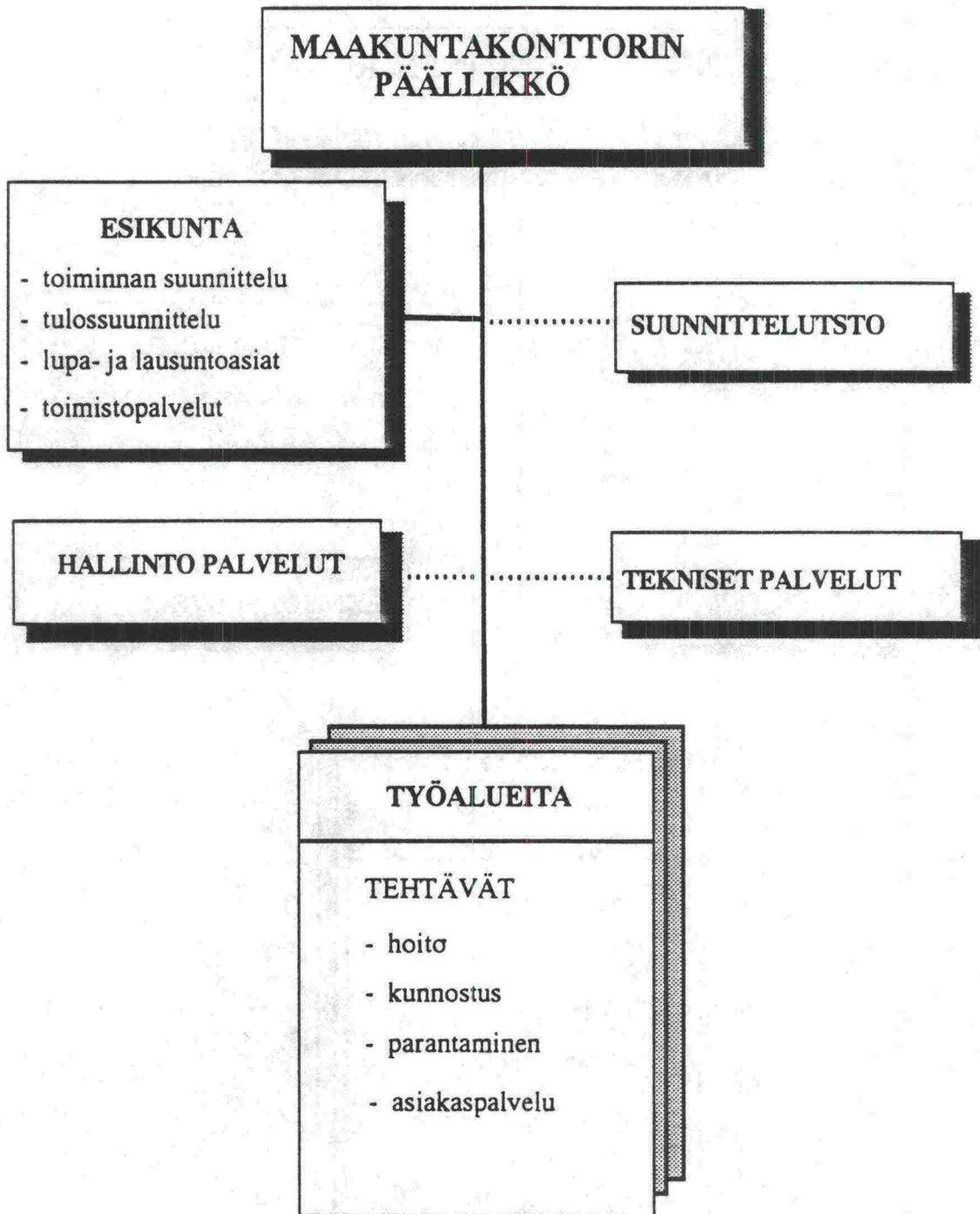


Työalueella pyritään turvaamaan resurssien tehokas käyttö ja pienentämään yhteiskustannuksia.

Työalueitten laajuus ja niiden lukumäärä määräytyvät toiminnallisten tarpeiden mukaan

KAJAANIN MAAKUNTAKONTTORI

Tavoiteorganisaatio (visio)

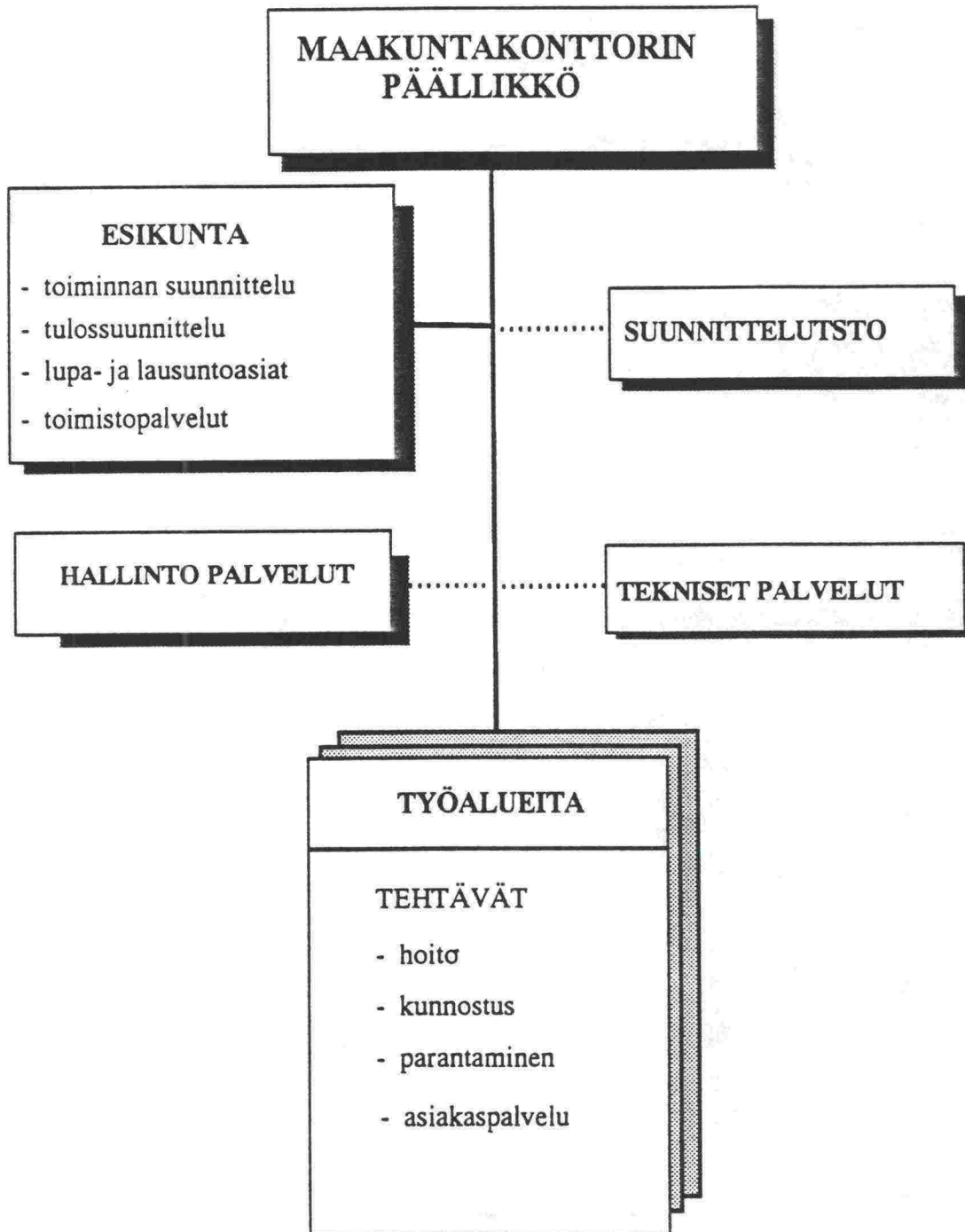


Työalueella pyritään turvaamaan resurssien tehokas käyttö ja pienentämään yhteiskustannuksia.

Työalueitten laajuus ja niiden lukumäärä määräytyvät toiminnallisten tarpeiden mukaan

YLIVIESKAN MAAKUNTAKONTTORI

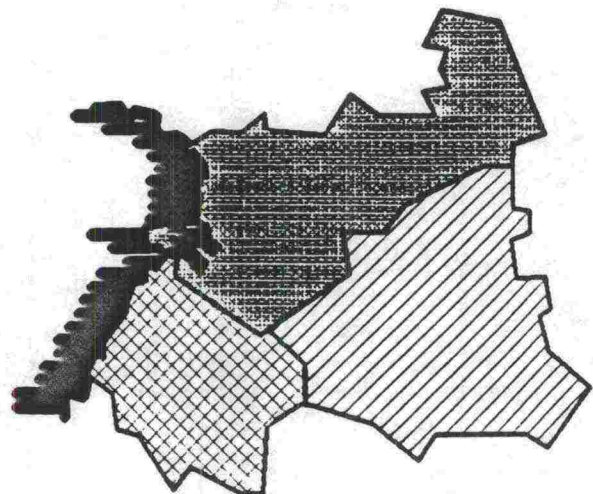
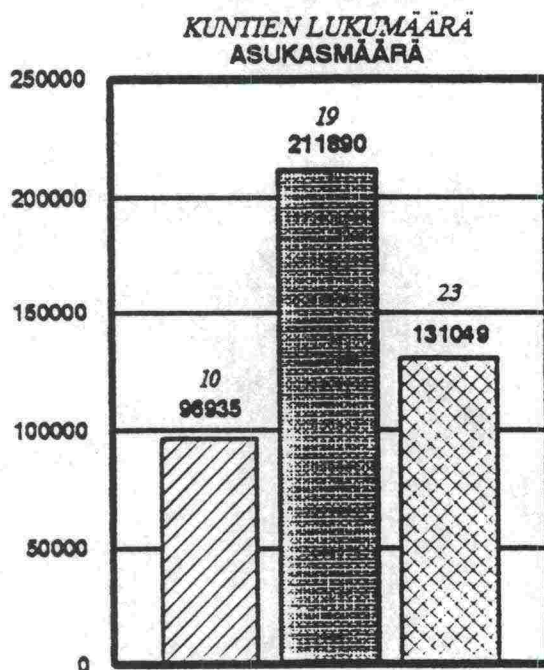
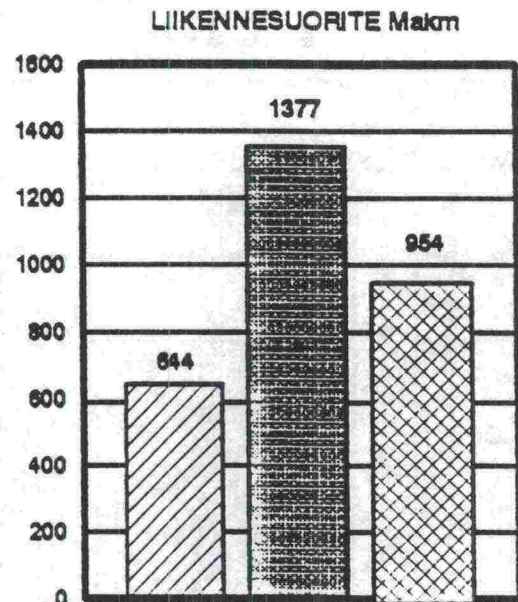
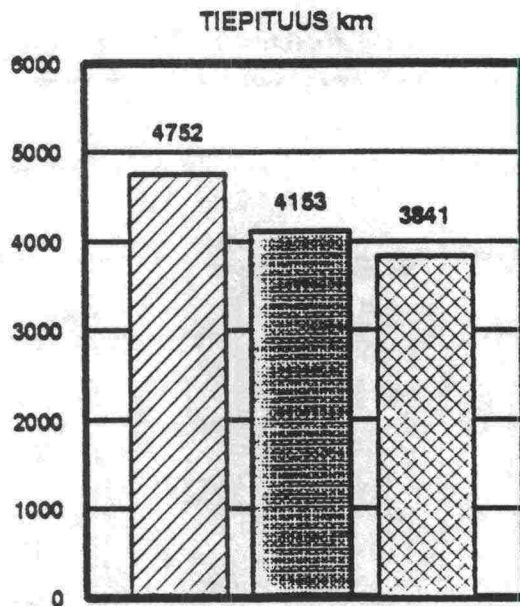
Tavoiteorganisaatio (visio)



Työalueella pyritään turvaamaan resurssien tehokas käyttö ja pienentämään yhteiskustannuksia.

Työalueitten laajuus ja niiden lukumäärä määräytyvät toiminnallisten tarpeiden mukaan

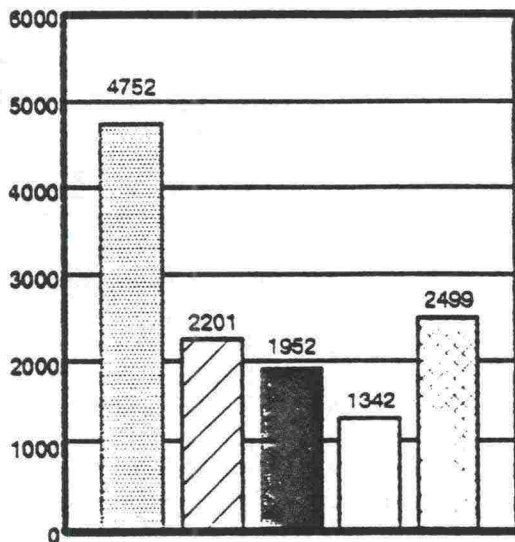
OULUN TIEPIIRIN TIEALUEET JA MAAKUNTAKONTTORIT TAVOITEORGANISAATIO (VISIO)



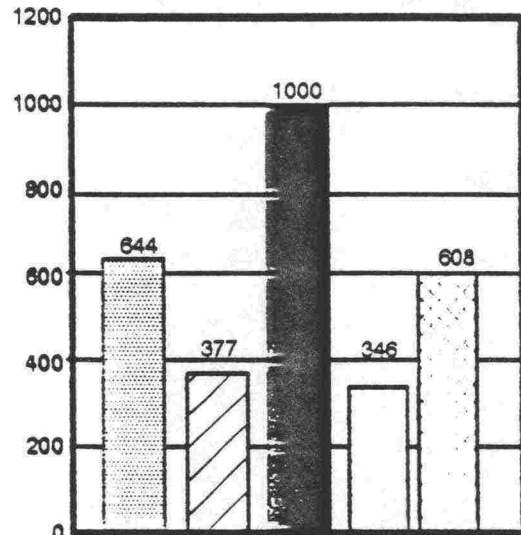
OULUN TIEPIIRIN TIEALUEET JA MAAKUNTAKONTTORIT

1.3.1993 ALKAEN

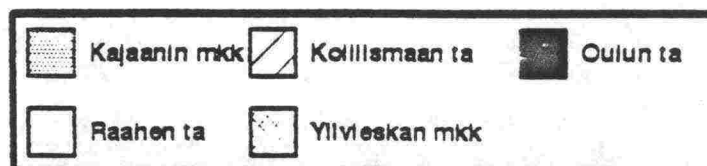
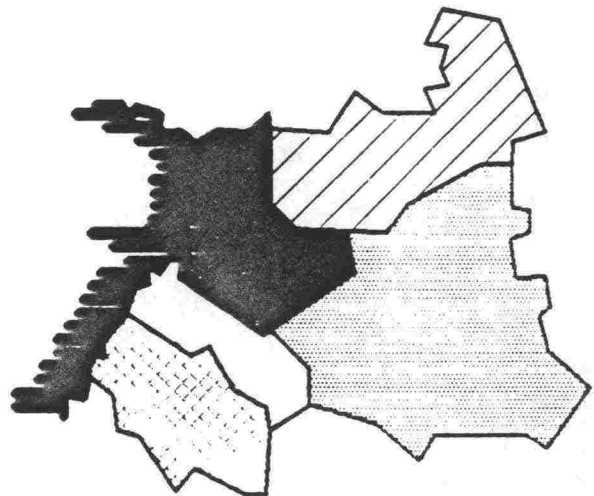
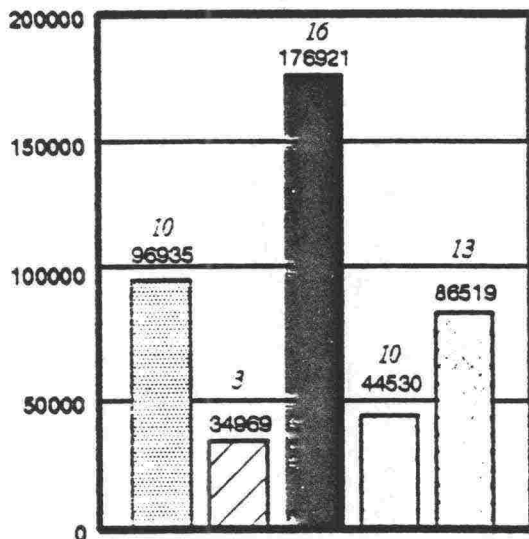
TIEPITUUS km

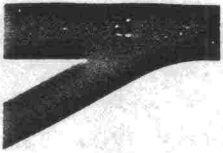


LIIKENNESUORITE Mkm



KUNTIEN LUKUMAARA
ASUKASMAARA





4.12.1992

MITEN EDETÄÄN TAVOITEORGANISAATION SUUNTAAN

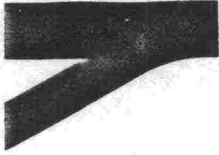
Periaatteet

- Tavoiteorganisaation (vision) suuntaan edetään pienin askelin käyttäen hyväksi luonnollisia muutostilanteita.
- Organisaatiouudistuksella saavutetaan säästöjä vuosittain yleis- ja yhteiskustannuksissa ja kokonaissäästö tulee olemaan ajanmyötä johtokunnan tekemää piirien yhdistämispäätösesitystä tukeva.
- Palvelutaso pyritään säilyttämään koko läänissä ja eri maakunnissa sekä parantamaan sitä asiakastarpeiden mukaan.
- Henkilöstön edut turvataan.
- Tavoiteorganisaatiota (visiota) tarkistetaan tarpeen mukaan ulkoisten ja laitoksen sisäisten muutosten pohjalta. Tällaisia vireillä olevia muutoksia ovat esim. valtionhallinnon uudistaminen ja maakuntahallintokokeilu sekä tilaaja- ja toteuttajaroolien mahdollinen eriyttäminen.
- Noudatetaan "Tielaitos 1990-luvulla" -visiota ja "Tienviitat" -julkaisua. Organisaatorakennetta ja henkilöstömääriä ajatellen niissä ovat keskeisiä toimintatavan muutos, johtamistavan muutos, kilpailuttamisen lisääminen tuotannossa kunnossapito mukaan luettuna ja konsulttien käyttö suunnittelussa, asiakaslähtöisyys, muutokset ja painotukset laitoksen tuotteissa, menettelmien uudistuminen kaikilla eri toimintojen osa-alueilla.
- Noudatetaan tielaitoksen 13.12.1991 hyväksyttyä henkilöstöstrategiaa ja tämän valmistelutyön aikana valmistunutta muutoksen henkilöstöstrategiaa (liitteenä). Niiden mukaan keskeisenä realiteettina etenemisessä on luonnollinen poistuma ja vapaaehtoisuus muuttoihin nähden. Tehtävien ja asuinpaikankin muuttoa kannustetaan ja tuetaan ihmisten luonnollisena elämäntapana.
- Henkilöstön muutosvalmiuksia uusiin tehtäviin parannetaan (koulutus ja itsensä kehittäminen).
- Selvitetään, missä määrin on mahdollista ja tarkoituksenmukaista suorittaa maakuntakonttoreissa tehtäviä, jotka tavoiteorganisaation mukaan hoidettaisiin piirikonttorissa. Pyritään välttämään asuinpaikan vaihtoa. Siten ainakin alkuvaiheessa maakuntakonttorien henkilömäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin tavoiteorganisaatiossa.

- Kaikki selvästi uudelleen muodostettavat ja avoimiksi tulevat tehtävät julistetaan pääsääntöisesti haettavaksi. Otetaan huomioon, että tasapuolisuus voisi toteutua ja mahdollisuudet tulisivat turvatuksi eri paikkakunnilla asuvien henkilöiden kesken.
- Uutta henkilöstöä ei rekrytoida, jos se ei ole aivan välttämätöntä.
- Oman henkilöstön työllistäminen on ensisijainen tavoite harkittaessa konsultin ja urakoitsijan käyttöä sopeuttamisvaiheessa.
- Nettobudjetoinnin suomat mahdollisuudet käytetään hyväksi mahdollisimman suuressa määrin sopeuttamisvaiheessa.
- Maaston henkilöstön vaihtuvuus otetaan huomioon suunniteltaessa nykyisissä piirikonttoreissa olevien henkilöiden työllistämistä.
- Seuraavassa esitetään tilanne ajankohdissa 1.3.1993 - 31.12.1993 sekä vuosina 1994 ja 1998:
 - kerrotaan toimenpiteet etenemisessä eli kuvataan organisaatioaskeleet
 - esitetään organisaatiokaaviot
 - esitetään henkilömäärät piirikonttorissa ja maakuntakonttoreissa
 - kerrotaan mahdolliset muutokset maakuntakonttorien tehtävissä ja toimivallassa verrattuna tavoiteorganisaation

EVu/RH

MITENEDE.SAMP:EVU



4.12.1992

1.3.1993 - 31.12.1993

- Tiejohtajan nimityksen jälkeen pannaan hakuun päävastuualueiden eli esikunnan, suunnittelun, teknisten palvelujen, hallinnon, tiealueiden sekä maakuntakonttoreiden päälliköiden tehtävät ja projektien vastuuhenkilöt. Näiden vastuuhenkilöiden nimeäminen tulisi voida suorittaa mahdollisimman pian ja viimeistään 1.3.1993 mennessä.
- Tiealueita on 3 ja maakuntakonttoreita 2, yhteensä 5 tiealuetta.
- Toiminta uudessa tiepiirissä tapahtuu nykyisten tiepiiriorganisaatioiden pohjalta.
- Organisaatiomallit oheisena.
- 1.3.1993 käynnistyy Oulun tiepiirin kehitysyksikön toiminta. Siinä on työllistetty 3 henkilöä vakinaisuudeltaan ja projekteissa erillisen suunnitelman mukainen määrä.
- Pääosa nykyisten piirikonttorien henkilöstöstä on nykyisillä paikoillaan ja entisissä organisaatioissaan.
- Maakuntakonttoreissa oleva henkilöstö on maakuntakonttorin päällikön alaisuudessa.
- Maakuntakonttorien päälliköt vastaavat tulostavoitteista alueensa osalta. Heillä on kuitenkin erityinen koordinoitavuus piirin esikunnan, suunnittelun, hallintopalvelujen ja teknisten palvelujen sekä viestinnän yksiköiden kanssa.
- Tehtävät ja toimivallan puitteet selviävät yksityiskohtaisemmin laadittavasta piirin työjärjestyksestä.
- Tulostavoitteiden ja muun toiminnan raportointi tapahtuu nykyisten Oulun, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan tiepiirien pohjalta ja raportit yhdistetään käsittämään yhden ja saman tiepiirikokonaisuuden mahdollisuuksien mukaan.
- Raportointia palvelevat järjestelmät muutetaan käsittämään yhden ja saman piirikokonaisuuden vuoden 93 loppuun mennessä.
- Vuoden 1994 piirin tulostavoitteet suunnitellaan uuden organisaation pohjalta.

- Nimitysasiasiat avainhenkilöstön osalta ovat tiejohtajalla.
- Lähtökohtana on oman henkilöstön työllistäminen koko piirin alueella.
- Nettobudjetoinnin suomat mahdollisuudet hyödynnetään lähinnä Keski-Pohjanmaan tiepiirin kokemusten pohjalta. Tämän toiminnan volyyymi vuoden 93 aikana on useita miljoonia markkoja ja työllistää useita piirin henkilöitä.
- Vaasan läänin pohjoisosassa, 11 kunnan alueella, tienpito toteutetaan kokonaisuudessaan Oulun tiepiirin toimesta tilausmenettelynä ao. alatyöryhmän esittämällä tavalla.
- Ylivieskan maakuntakonttorin alueellista vastuualuetta valmistellaan.
- Suunnittelutoiminta entisen Keski-Pohjanmaan tiepiirin alueella siirretään Ylivieskan maakuntakonttoriin sitä mukaa kun hankkeet valmistuvat.
- Tiemestaripiirien rajoja tarkistetaan.
- Piirikonttorin henkilöstömäärät 31.12.1993 ja verrattuna 31.12.1992

	Piirikonttorin ja suunnittelu-		joista yleis-		Vanhuuseläkkeet	
	hankkeiden	henkilöt	kust.henk.	31.12.93	koko em. hen-	yleiskustan-
	31.12.92	31.12.93	31.12.92	31.12.93	kilöstö	nushenki-
						löstö
Oulu	171	169	99	97	2	2
Kajaani	125	118	83	79	7	4
Ylivieska	109	103	68	63	6	5
Yhteensä	405	390	250	239	15	11

- muuta poistumaa ei arvioitu.
- Vuoden 1993 aikana tarkistetaan tarvittaessa Ylivieskan ja Kajaanin maakuntakonttoreiden tehtävät ja toimivalta niin, että ne ovat sopusoinnussa valtion piirihallinnon yhdistämishankkeen (Hirvelä) ja maakuntahallintoa koskevien päätösten kanssa.
- Henkilöstökoulutusta runsaasti.
- Henkilöstön henkiseen hyvinvointiin kiinnitetään erityistä huomiota.
- Vuoden 1993 aikana on vastuualueittain yksityiskohtaisesti selvitetty, mitkä tavoiteorganisaation mukaan piirikonttorilla suoritettavista tehtävistä on mahdollista ja tarkoituksenmukaista siirtää hoidettavaksi Ylivieskan ja/tai Kajaanin maakuntakontto-

reista käsin. Periaate, tehtävät siirtyvät eivät henkilöt, toteutuu myös vuoden 94 puolella. Atk-asiat, päällysteasiat, ös-asema, yms.?

- Työkierto- ja muuttohalukkuuskyselyn tuloksia hyödynnetään.
 - Tuetaan ja avustetaan henkilöstöä työpaikan muutostilanteissa (esim. henkilökuraattoritoiminta).
 - Organisaation jatkosuunnittelussa ovat keskeisesti mukana päätulosalueiden vetäjät ja ao. henkilöstö.
- 1994
- Tavoiteorganisaation perusrakenne on otettu käyttöön.
 - Maakuntakonttorien Ylivieska ja Kajaani henkilöstö sekä muu piirin henkilöstö on jaettu päävastuualueittain. Henkilöiden sijoittamisessa vastuualueille otetaan huomioon henkilökohtaiset toivomukset mm. suoritetun kyselyn perusteella.
 - Maakuntakonttorien lisäksi teialueita on 2 - 3 riippuen siitä, millaiset kokemukset on saatu vuoden 93 aikana.
 - Ylivieskan maakuntakonttorin vastuualuetta suunnitellaan sen mukaan, miten valmistelut vuoden 1993 aikana ovat edenneet.
 - Pääosa keskitetyistä toiminnoista ja palveluista hoidetaan tavoiteorganisaation mukaan piirikonttorista, mutta periaate, tehtävät siirtyvät henkilöstöt säilyvät entisillä työpaikoillaan, toteutuu vuoden 93 aikana suoritetun yksityiskohtaisen suunnittelun mukaisesti.
 - Piirissä on yhdet piiritasoiset tulostavoitteet.
 - Piirissä on uusi työjärjestys.
 - Työalueita on kokeilussa, mikäli laitostasoinen selvitys sen mahdollistaa.
 - Tiemestaripiirien rajoja tarkistetaan.
 - Kunnossapito Vaasan läänin pohjoisosassa siirtyy Vaasan tiepiirin vastuulle 1.1.1994, rakennustoiminnasta luovutaan hankkeiden valmistumisjärjestyksen mukaan.
 - Ylivieskan maakuntakonttorilla suunnittelutoiminta siirretään maakuntakonttoriin hankkeiden valmistuttua
 - Tehtäväkierto- ja muuttohalukkuuskyselyn tuloksia hyödynnetään.
 - Tuetaan ja avustetaan henkilöstöä työpaikan muutostilanteissa.

- Maakuntakonttorien tehtävät ja toimivallat on tarkistettu sen mukaan mitä muutoksia mahdollinen maakuntahallintokokeilun käynnistäminen edellyttää. Samoin otetaan huomioon mahdolliset päätökset valtion aluehallinnon yhdistämisessä.
- Piirikonttorin henkilöstömäärät 31.12.1994 ja verrattuna 31.12.1992

	Piirikonttorin ja suunnittelu-		joista yleis-		Vanhuuseläkkeet	
	hankkeiden henkilöt		kust.henk.		koko	yleiskustan-
	31.12.92	31.12.94	31.12.92	31.12.94	em. hen-	nushenki-
				kilöstö	löstö	
Oulu	171	169	99	97	2	2
Kajaani	125	113	83	75	12	8
Ylivieska	109	103	68	63	6	5
Yhteensä	405	385	250	235	20	15

- muuta poistumaa ei ole arvioitu.

1998

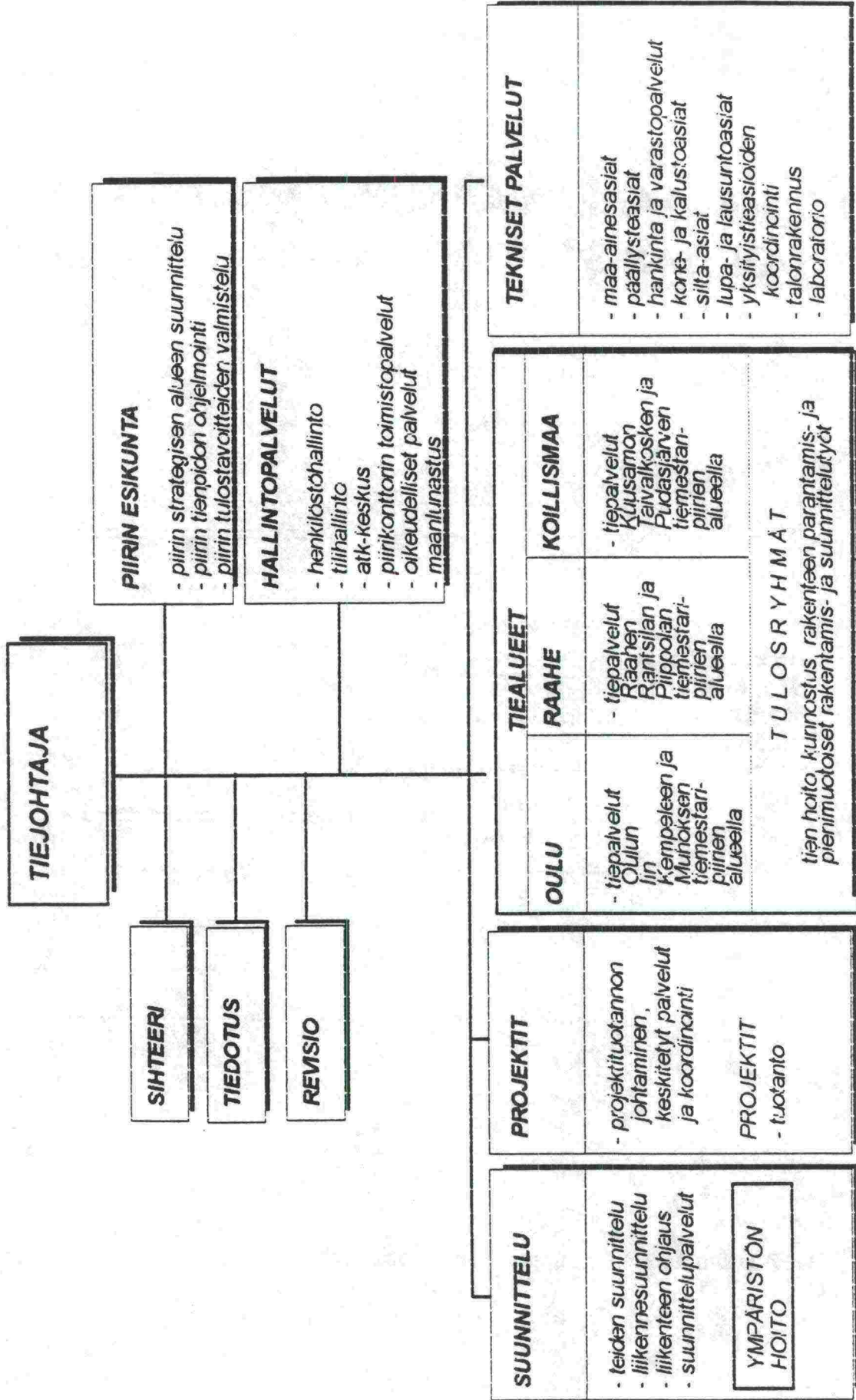
- Tiepiirissä on maakuntakonttorien lisäksi 1 - 3 tiealuetta.
- Kokemuksia työaluekokeiluista hyödynnetään.
- Tuetaan ja avustetaan henkilöstöä työpaikan muutostilanteissa.
- Piirikonttorin henkilöstömäärät 31.12.1998 ja verrattuna 31.12.1992

	Piirikonttorin ja suunnittelu-		joista yleis-		Vanhuuseläkkeet	
	hankkeiden henkilöt		kust.henk.		koko	yleiskustan-
	31.12.92	31.12.98	31.12.92	31.12.98	em. hen-	nushenki-
				kilöstö	löstö	
Oulu	171	155	99	89	16	10
Kajaani	125	103	83	70	22	13
Ylivieska	109	95	68	57	14	11
Yhteensä	405	353	250	216	52	34

- muuta poistumaa ei arvioitu.

- Piirin tavoiteorganisaatiota tarkistettu ja muutettu aikaisempina vuosina tapahtuneen jatkuvan visiointi- ja suunnittelutyön pohjalta.

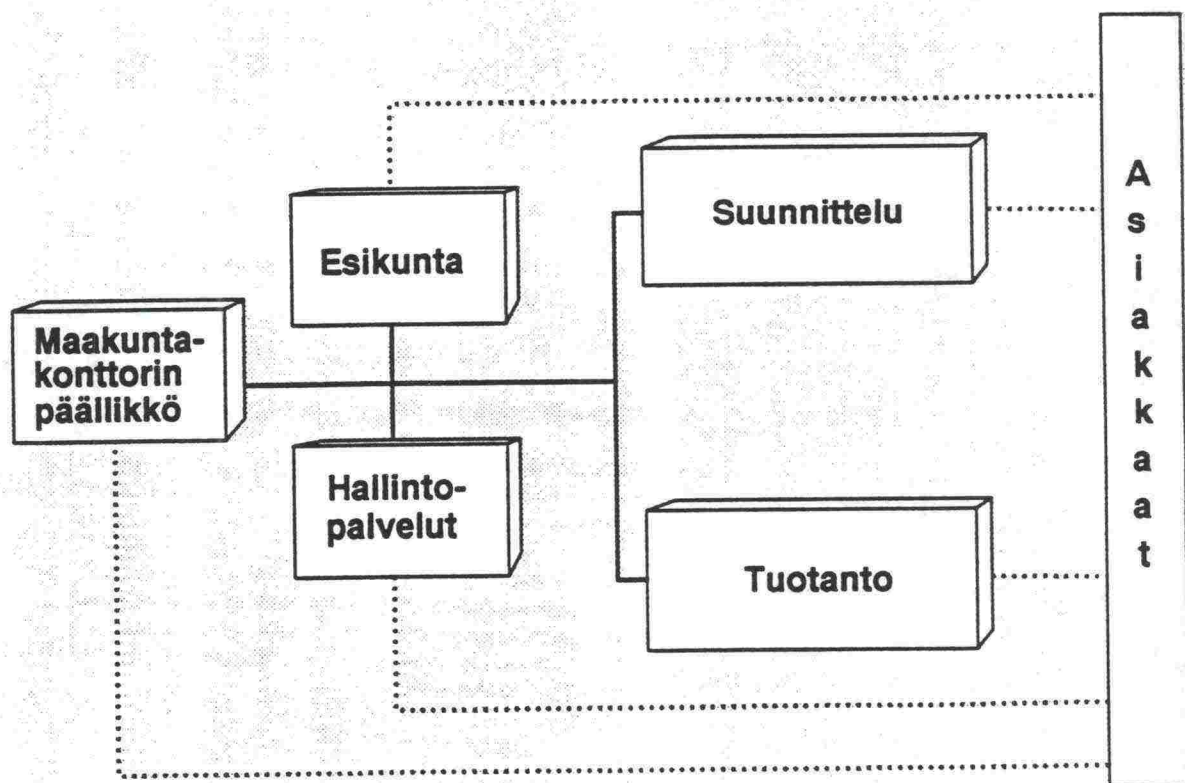
Oulun tiepiirin organisaatio ilman maakuntakonttoreita 1.3. - 31.12.1993



TEKNISET PALVELUT

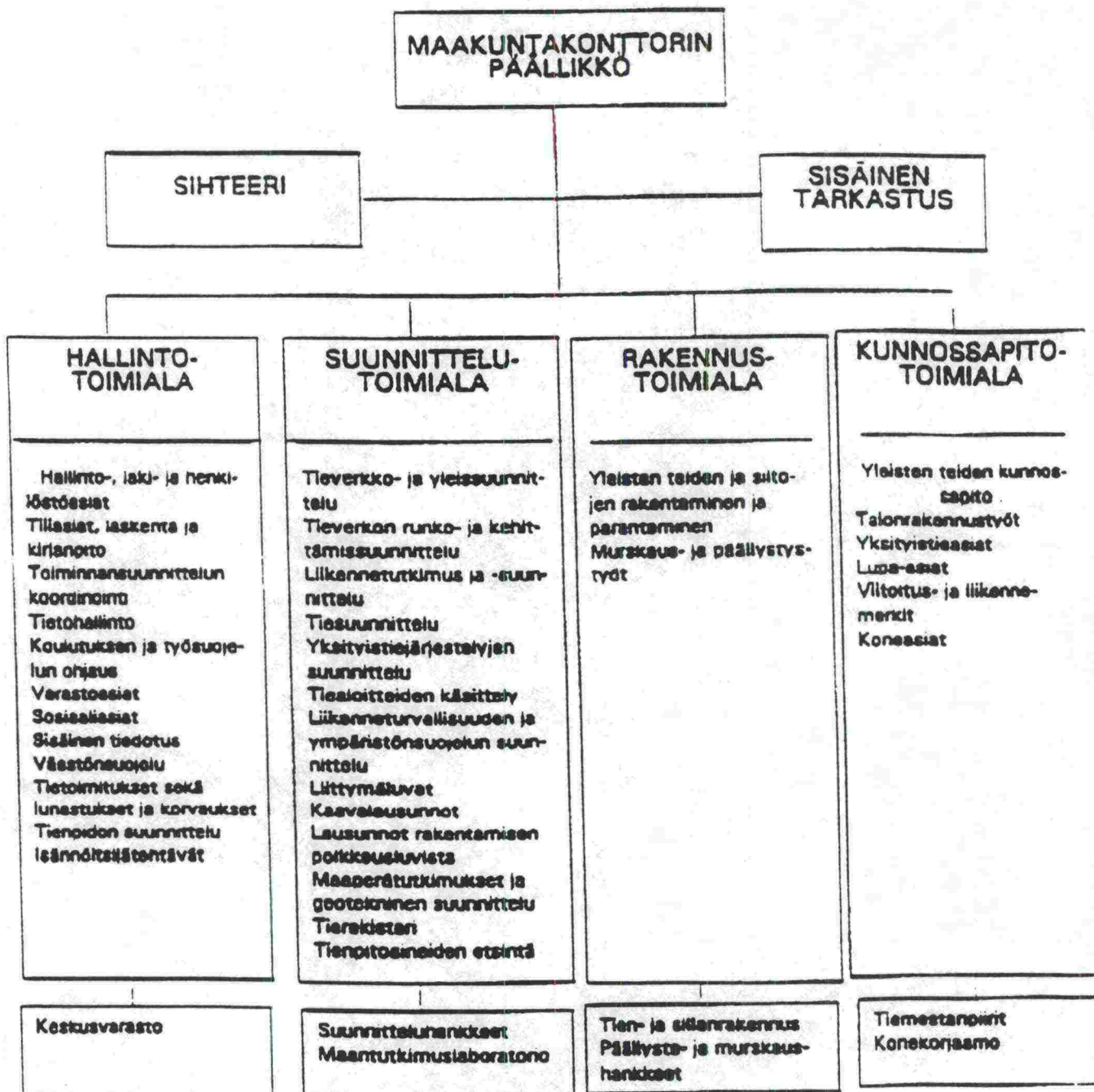
- maa-ainesasiat
- päällysteasiat
- hankinta ja varastopalvelut
- kone- ja kalustoasiat
- silta-asiat
- lupa- ja lausuntoasiat
- yksityistieasioiden koordinaointi
- talonrakennus
- laboratorio

KAJAANIN MAAKUNTAKONTTORIN ORGANISAATIO 1.3.1993 - 31.12.1993



Henkilöstömuutoksista riippuen organisaatioon voi tulla muutoksia kesken vuoden.

YLIVIESKAN MAAKUNTAKONTTORIN ORGANISAATIO 1.3.1993 - 31.12.1993



Henkilöstömuutokset saattavat aiheuttaa organisaation muutostarpeita kesken vuottakin



23.11.1992

MITEN VALMISTELUTYÖ ON SUORITETTU

Oulun, Keski-Pohjanmaan ja Kainuun tiepiirien johtoryhmien yhteisessä neuvottelussa 16.6.1992 perustettiin piirien yhdistämisen toteuttamista valmistelemaan työryhmä ns. valmistelutyöryhmä, jonka kokoonpano on seuraava:

Varsinaiset jäsenet:

Vuolteenaho Esa	tiejohtaja	Kainuu	puh.joht.
Lappalainen Jorma	tieinsinööri	Kainuu	
Kovalainen Seppo	rak.mestari	Kainuu	
Repo Sirkka	atk.kesk.esimies	Kainuu	
Kulju Hannu	hallintopäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Huhtala Reima	tstosihteeri	Keski-Pohjanmaa	
Junnikkala Juho	tekninen päällikkö	Oulu	
Lauronen Pentti	insinööri	Oulu	
Rossi Liisa	hallintopäällikkö	Oulu	sihteeri

Varajäsenet:

Luukkonen Juhani	insinööri	Kainuu	
Lehtikangas Unto	insinööri	Keski-Pohjanmaa	
Järvinen Martti	varastonhoitaja	Oulu	
Pesonen Jyösti	tarkastaja	Oulu	

Valmistelutyöryhmässä sovitun mukaisesti tai selvitysmiehen erillisestä toimeksiannosta on valmistelutyöhön osallistunut 12 alatyöryhmää, ns. asiantuntijatyöryhmää.

Tavoiteorganisaatiotyöryhmä:

Vuolteenaho Esa	tiejohtaja	Kainuu	puh.joht.
Huhtala Reima	tstosihteeri	Keski-Pohjanmaa	
Junnikkala Juho	tekninen päällikkö	Oulu	
Kulju Hannu	hallintopäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Lappalainen Jorma	tuotantopäällikkö	Kainuu	sihteeri

Suunnittelutyöryhmä:

Perälä Esko	suunnittelupäällikkö	Oulu	puh.joht.
Perkkiö Juhani	suunnittelupäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Niskanen Matti	suunnittelupäällikkö	Kainuu	
Kovalainen Seppo	rak.mestari	Kainuu	
Laava Mervi	rak.mestari	Oulu	sihteeri

Suunnittelupuitetyöryhmä:

Kannisto Raimo	esikuntapäällikkö	Oulu	puh.joht.
Kulju Hannu	hallintopäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Sipola Rauni	insinööri	Oulu	
Tervo Markku	esikuntapäällikkö	Kajaani	

TIE 2010 työryhmä:

Sipola Rauni	insinööri	Oulu	puh.joht.
Tervo Markku	esikuntapäällikkö	Kainuu	
Niskanen Matti	suunnittelupäällikkö	Kainuu	
Tähtelä Heikki	diplomi-insinööri	Keski-Pohjanmaa	
Juntunen Hannu	tieinsinööri	Keski-Pohjanmaa	
Jorma Heikkinen		Suunnittelukolmio	

Tietohallintotyöryhmä:

Tervo Markku	esikuntapäällikkö	Kainuu	puh.joht.
Forstadius Ari	insinööri	Oulu	
Heikkinen Eero	atk-kesk. esimies	Oulu	
Kujala Taina	vanh. valmistelija	Oulu	
Tähtelä Heikki	suunnittelupäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Kulju Hannu	hallintopäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
Tervonen Risto	atk-suunnittelija	Kainuu	

Taloushallintotyöryhmä:

Laakso Aino	ylitarkastaja	Keski-Pohjanmaa	puh.joht.
Iisakka Annikki	tstosihteeri	Oulu	
Kujala Taina	vanh. valmistelija	Oulu	
Kallio Aaro	tarkastaja	Keski-Pohjanmaa	
Hihnala Mauri	insinööri	Kainuu	
Repo Sirkka	atk-kesk. esimies	Kainuu	sihteeri

Tienpidon rekisterityöryhmä:

Petäjäjärvi Reima	diplomi-insinööri	Oulu	puh.joht.
Toiviainen Pekka	rak.mestari	Oulu	sihteeri
Typpö Matti	rak.mestari	Keski-Pohjanmaa	
Halonen Seppo	tstosihteeri	Kainuu	

Henkilöstöhallinnon työryhmä:

Rossi Liisa	hallintopäällikkö	Oulu	puh.joht.
Louet Irene	ylitarkastaja	Keski-Pohjanmaa	
Lappalainen Jorma	tuotantopäällikkö	Kainuu	
Kovalainen Seppo	rak.mestari	Kainuu	
Huhtala Reima	tstosihteeri	Keski-Pohjanmaa	
Lauronen Pentti	insinööri	Oulu	
Patronen Elina	ylitarkastaja	Oulu	sihteeri

Laitostasoinen kehittämistoiminta ja kansainvälinen yhteistyö:

Teppo Markku	kunnossapitopäällikkö	Keski-Pohjanmaa	puh.joht.
Perälä Esko	suunnittelupäällikkö	Oulu	
Aaltonen Aimo	tieinsinööri	Kainuu	

Projektitoiminnan organisointia selvittävät:

Kananen Seppo	rakennuspäällikkö	Oulu	
Matinheikki Juhani	rakennuspäällikkö	Keski-Pohjanmaa	

Nettobudjetoinnin hyödyntäminen:

Juhani Matinheikki (ym. asiantuntijat)	rakennuspäällikkö	Keski-Pohjanmaa	
---	-------------------	-----------------	--

Sisäisen viestinnän työryhmä

Tiedottajat		kustakin piiristä	
-------------	--	-------------------	--

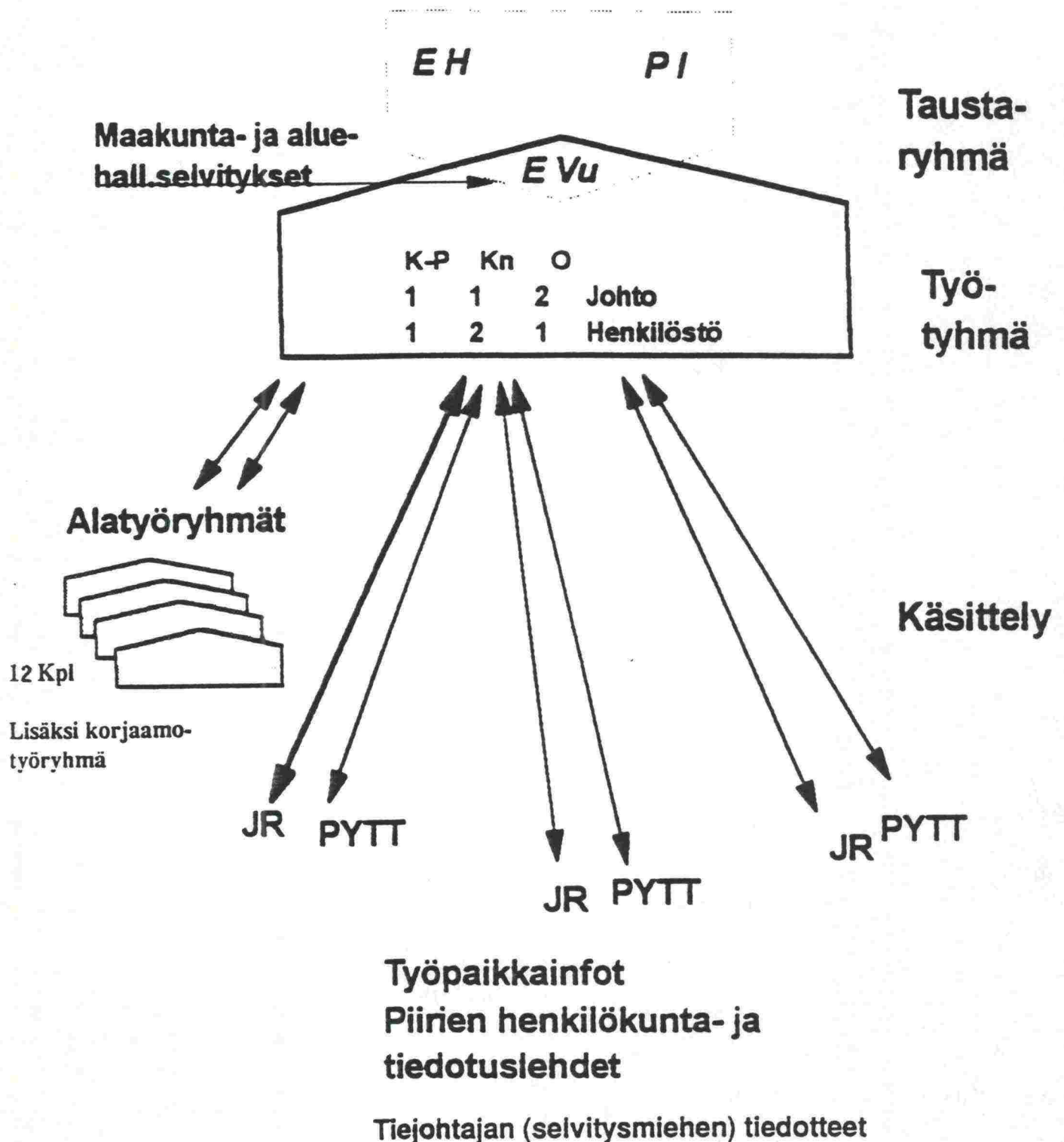
Valmistelutyössä on siten tiiviisti ollut mukana noin 40 - 50 henkilöä. Kukin asiantuntijatyöryhmä jättää loppuraportin (ellei jo ole jättänyt), joka pohjautuu perusteellisen asiantuntijahenkilöstön työn tulokseen. Ne ovat käytettävissä jatkosuunnittelussa, sikäli kuin työn tuloksia ei ole vielä valmistelutyöryhmässä otettu huomioon.

Valmistelutyöstä ja sen keskeneräisistäkin aikaansaannoksista on informoitu runsaasti piirien johtoryhmissä, piirien yhteistyötoimikunnissa, erillisissä tiedotus- ja keskustelutilaisuuksissa, erillisissä selvitysmiehen tiedotteissa ja luonnollisesti piirien henkilökuntalehdissä. Työn aikana saatu palaute on käsitelty valmisteluryhmässä ja mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon. Valmistelutyötä kuvaa oheinen kaavio.

EVu/RH

VALMSUOR.SAMP:EVu

Oulun läänin käsittävän tiepiirin toteuttamissuunnitelman valmistelu



TIELAITOS
Oulun tiepiiri

MÄÄRÄYS x Nro
OHJE 1664/1037/58/92
MUU OHJAUS

Pvm. Toiminto/asiaryhmä
21.12.1992 58

SÄÄDÖSPERUSTA

A TIEL 126/1990
TIEL työjärjestys Ho-69/14/583/16.3.1992
LM:n päätös 812/01/9.6.1992
Pääjohtajan toimeksianto Esa Vuolteenaholle
23.6.1992
Nimittämiskirje Esa Vuolteenaholle Oulun
tiepiirin tiejohtajaksi 10.12.1992
Pääjohtajan kirje Ho-335/1096/92/20/14.12.1992

VASTAANOTTAJA
Jakelussa mainitut

KORVAA/KUMOAA

Oulun tiepiirin kirje 2000/642/58/17.10.1990
Kainuun -"- -"- 58/58/91/24.9.1991
TIEH:n kirje H-579/30.1.1976 (Keski-Pohjanmaa)

VOIMASSA
1.3.1993 -

KOHDISTUVUUS

PIIRI x TMP x HANKKEET x MUUT

OULUN TIEPIIRIN ORGANISAATIO 1.3.1993

Oulun tiepiirin organisaatio päivastuualueittain 1.3.1993 alkaen on liitteenä olevan organisaatiokaavion mukainen. Vastuualueiden päätehtävät ovat seuraavat.

Tiejohtajan esikunta

Esikunnan tehtävänä on toimia tiejohtajan tukiyksikkönä. Esikunta vastaa tienpidon strategisesta suunnittelusta, ohjelmoinnista, piirin tulostavoitteiden valmistelusta ja rahoitus-suunnittelusta. Esikunnan tehtäviin kuuluvat piirin tietohallinnon kehittäminen ja ohjaus sekä vastuu piiritasoisesta viestinnästä.

Suunnittelun vastuualue

Suunnittelun vastuualue toimii asiantuntijayksikkönä, joka tekee tilauksesta suunnittelu- ja asiantuntijapalveluita sekä esityksiä tieliikenteen kehittämiseksi.

Hallintopalvelut

Hallintopalvelut on varsinaista tienpitotoimintaa tukeva yksikkö. Se tarjoaa niitä piirin hallinnollisia palveluja, joiden tuottaminen piirikokonaisuuden ja yhtenäisyyden kannalta on tarpeen hoitaa keskitetysti.

Tekniset palvelut

Teknisten palvelujen vastuualue tarjoaa ne piirin yhteiset tekniset palvelut, joiden tuottaminen keskitetysti katsotaan piirikokonaisuuden kannalta tarpeelliseksi.

Kehittämisyksikkö

Kehittämisyksikön tehtävänä on tuotantoteknisten menetelmien markkinointi, laitostasoiset kehittämissuunnitelmat, kansainvälinen toiminta ja piirin kehitystoiminnan koordinointi.

Tiealueet

Oulun, Raahen ja Koillismaan tiealueiden tehtävänä on vastata alueensa yleisen tieverkon ylläpidosta ja rakentamisesta lukuunottamatta kehittämis- ja muiden suurten hankkeiden toteuttamista.

Maakuntakonttorit

Kajaanin ja Ylivieskan maakuntakonttorit vastaavat tienpidosta ja toiminnastaan alueellaan erikseen sovitulla tavalla. Ylivieskan maakuntakonttori vastaa tienpidosta myös Vaasan läänin pohjoisosan 11 kunnan alueella erikseen sovitulla tavalla.

Projektit

Projektien tehtävänä on toteuttaa tiejohtajan tilauksesta tehtävät kehittämis- ja muut erikseen sovittavat suuret hankkeet.

Edellä mainittujen päävastuualueiden tehtävissä ja toimivallan puitteissa sekä niiden muutoksissa noudatetaan Oulun läänin käsittävän tiepiirin toteuttamissuunnitelmaa 4.12.1992. Uudessa piirin työjärjestyksessä sovitaan työnjaosta yksityiskohtaisemmin samanaikaisesti vastuualueiden sisäisen organisaation suunnittelun kanssa.

Tiejohtaja



Esa Vuolteenaho

LIITE

Organisaatiokaavio

JAKELU

Tiehallitus/Pääjohtaja, Ylivohtaja, Johtajat
Tiehallitus/Palveluyksiköt
Tiepiirit
Oulun, Kainuun ja Keski-Pohjanmaan tiepiirien
yhteistyötoimikunnat
A + B + C + O + T + N + M7.1 + M8.4-9 + R5 + K

Liisa Rossi/PH
MHHE1412R

LIITE 11

TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN: SAVO-KARJALAN TIEPIIRI

**SAVO-KARJALAN TIEPIIRIN ORGANISAATIO JA JOENSUUN
MAAKUNTAKONTTORIN TEHTÄVÄT JA TOIMIVALTA**

**SAVO-KARJALAN TIEPIIRIN
SUUNNITTELURYHMÄ
18.1.1993**

SISÄLTÖ

1	SAVO-KARJALAN TIEPIIRIN ORGANISOINTI	2
	1.1 Savo-Karjalan tiepiirin toiminta-ajatus	2
	1.2 Organisaatiomalli	2
	1.3 Organisaation muodostamisperiaatteet	2
	1.4 Vastuualueiden tehtävät ja toimivalta	3
	1.5 Voimavarojen jako	5
	1.6 Savo-Karjalan tiepiirin organisaation kehittämissinjat	5
2	JOENSUUN MAAKUNTAKONTTORIN TEHTÄVÄT JA TOIMIVALTA	8
	2.1 Joensuun maakuntakonttorin organisaatio	8
	2.2 Joensuun maakuntakonttorin tarkoitus	8
	2.3 Joensuun maakuntakonttorin tulosityksiköiden tehtävät ja toimivalta	8

LIITTEET

LIITE 1	Piiriorganisaatio
LIITE 2	Joensuun maakuntakonttorin organisaatio
LIITE 3	Hallintopalvelujen organisaatio
LIITE 4	Suunnittelupalvelujen organisaatio
LIITE 5	Teknisten palvelujen organisaatio

1 SAVO-KARJALAN TIEPIIRIN ORGANISOINTI

1.1 Savo-Karjalan tiepiirin toiminta-ajatus

Savo-Karjalan tiepiiri palvelee Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan sekä muun Suomen asukkaita ja elinkeinoelämää luomalla hyvinvoinnin ja kehityksen edellytyksenä olevia turvallisia ja sujuvia liikkumis- ja kuljetusmahdollisuuksia.

Tiepiiri toteuttaa toiminta-ajatusta ylläpitämällä ja kehittämällä tieliikenneyhteyksiä ja niihin liittyviä palveluja yhteistyössä muiden liikenteen palvelijoiden kanssa. Tiepiiri ottaa toiminnassaan huomioon viihtyisän ja hyvän ympäristön vaatimukset.

1.2 Organisaatiomalli

Savo-Karjalan tiepiirin organisaatio (liitteet 1 - 5) jakautuu vastuualueiksi siten, että varsinaisesta tuotannosta vastaavat neljä tienpitoaluetta (kaksi Pohjois-Karjalan ja kaksi Kuopion läänissä) ja erilliset projektit. Hallinto-, suunnittelu- ja tekniset palvelut on järjestetty erilliseksi palveluyksiköiksi. Piirin johdon tukiyksikkönä toimii piirin esikunta.

Savo-Karjalan tiepiirillä on Joensuussa maakuntakonttori (liite 2), joka muodostuu Pohjois-Karjalan läänin alueella toimivista kahdesta tienpitoalueesta ja hallinto-, suunnittelu- ja teknisten palvelujen paikallisyksiköistä sekä maakuntakonttorin päällikön vetämästä esikunnasta. Maakuntakonttorin päällikkö ja tienpitoalueiden päälliköt ovat tulosvastuullisia suoraan tiepiirin päällikölle ja palveluyksiköiden paikallisyksiköt kuuluvat ko. vastuualuepäälliköiden alaisuuteen.

Vastuualuepäälliköiden toimipaikkana tulee olemaan Kuopio lukuunottamatta Pohjois-Karjalan läänin alueella toimivien tienpitoalueiden ja maakuntakonttorin päällikköjä, joiden toimipaikka on Joensuun maakuntakonttori.

Savo-Karjalan tiepiirin organisaatiomalli perustuu Pohjois-Karjalan ja Kuopion tiepiireissä nykyään jo käytössä oleviin organisaatiomalleihin.

1.3 Organisaation muodostamisperiaatteet

Savo-Karjalan tiepiirin organisaatio otetaan käyttöön vastuualueittain tiepiirien yhdistymishetkellä v. 1994 alussa. Vastuualueiden sisäinen työnjako Joensuun ja Kuopion konttoreiden kesken määräytyy henkilöstön sijoittumisen, järkevän työnjaon ja tasaisen työllisyyden mukaan.

Valmistautuminen Savo-Karjalan tiepiirin toimintaan alkaa jo ennen varsinaista tiepiirien yhdistymistä. Tavoitteena on, että tiepiirin päällikkö ja vastuualueiden päälliköt on valittu huhtikuun 1993 loppuun mennessä, jotta vuoden 1993 loppupuolella pystytään valmistelemaan tiepiirin tulostavoitteet ja toimintasuunnitelmat vuodelle 1994. Tämä edellyttää, että myös keskijohto on suurimmaksi osaksi valittu kesäkuun 1993 loppuun mennessä. Vastuualuepäälliköt valitaan määräaikaisina enintään tiejohtajan toimikauden päättymiseen saakka. Vastuualuepäälliköitä valittaessa järjestetään henkilöstön kuuleminen.

Savo-Karjalan tiepiirin johtoryhmä aloittaa toimintansa vastuualuepäälliköiden nimeämisen jälkeen. Johtoryhmään tulevat kaikkien tienpitoalueiden, hallinto-, suunnittelu- ja teknisten palvelujen ja piirin esikunnan päälliköt, maakuntakonttorin päällikkö, henkilöstön edustajat Pohjois-Karjalan ja Kuopion lääneistä sekä tiepiirin päällikkö. Johtoryhmässä on henkilöstön edustajia kaksi nykyisten YT-elinten toimikauden loppuun (v. 1995 loppuun) saakka, jonka jälkeen johtoryhmässä on yksi henkilöstön edustaja. Maakuntakonttorin johtoryhmän tarpeellisuus ja kokoonpano selvitetään v. 1993 aikana.

Henkilöstövalinnat uuteen organisaatioon tehdään vastuualuepäälliköiden sekä piirikonttorin ja maakuntakonttorin ryhmäpäälliköiden osalta halukkuustiedustelun pohjalta. Sen sijaan muun henkilöstön tehtävämuutokset jäävät vähäisemmäksi ja tehtävien vaihtoja pyritään toteuttamaan vaihtohalukkuuden mukaan.

Siirtymisiä Joensuusta Kuopioon ryhdytään toteuttamaan henkilöstön halukkuuden mukaan jo vuoden 1993 alusta. Samalla tullaan sopimaan tehtävien yhdessä hoitamisesta tiepiirien kesken. Toimipaikan ja tehtävien vaihtoa tuetaan tapauskohtaisesti käytettävissä olevin keinoin.

Savo-Karjalan tiepiirin yhteistyötoimikunta aloittaa toimintansa vuoden 1994 alusta. Yhteistyötoimikunnan kokoonpano suunnitellaan vuoden 1993 aikana.

1.4 Vastuualueiden tehtävät ja toimivalta

Savo-Karjalan tiepiirin vastuualuepäälliköiden toimivalta määritellään Kuopion tiepiirin vastuualuepäälliköiden toimivallan periaatteilla. Tällöin vastuualueen päällikkö

- päättää vastuualueensa toiminnasta ja organisoinnista sovittuaan alueensa tulostavoitteista tiepiirin päällikön kanssa
- päättää pääsääntöisesti vastuualueensa henkilöstöasioista piirissä sovituin periaatein
- päättää vastuualueensa voimavarojen jaosta sekä
- päättää vastuualueensa tiedotustoiminnasta tiepiirin viestintäperiaatteiden mukaisesti.

Vastuualueen päällikkö on tulosvastuussa alueensa toiminnasta tiepiirin päällikölle. Päälliköiden toimivalta määritellään tarkemmin vuoden 1993 aikana tehtävässä Savo-Karjalan tiepiirin työjärjestyksessä.

Kuopion läänissä nykyisin toimivien tienpitoalueiden tehtäviä ei ole tarkoitus oleellisesti muuttaa ja uudessa organisaatiossa myös Pohjois-Karjalan läänin alueella toimivien tienpitoalueiden tehtävät on määritelty samoin periaatein kuin Kuopion tiepiirissä on nykyisin.

Palveluyksiköt tuottavat tilauksesta tienpitoalueiden, projektien, piirin johdon tai muiden vastuualueiden tarvitsemia palveluja.

Vastuualueiden päätehtävät ovat:

Tienpitoalueet

Tienpitoalueella on kokonaisvastuu tieverkon kunnosta ja liikennöitävyydestä tienkäyttäjiä tyydyttävällä tavalla annettujen voimavarojen puitteissa. Tienpitoalue vastaa alueensa perustienpidosta ja erillisiä projekteja lukuunottamatta myös kehittämishankkeista.

Tienpitoalueen päälliköllä on itsenäinen päätäntävalta kustannuksiltaan alle 5 Mmk:n tienrakennushankkeiden suunnittelusta, ohjelmoinnista ja toteutuksesta.

Kunkin tienpitoalueen organisaatio muodostuu aluepäälliköstä, toimistosta, tiemestaripiireistä ja rakennushankkeista. Tiemestaripiirien ja rakennushankkeiden päälliköt ovat suoraan tienpitoalueen päällikön alaisia. Tienpitoalueiden toimistot toimivat kiinteässä yhteistyössä hoitaen tarvittavia asiantuntijatehtäviä toisilleen.

Projektit

Projektit vastaavat isojen kehittämishankkeiden tai erityisosaamista vaativien hankkeiden (esim. isot sillat) suunnittelusta ja toteutuksesta projektin perustamispäätöksen mukaisesti. Projektion organisaatiot ovat määräaikaista.

Hallintopalvelut

Hallintopalvelut tuottaa muiden tulosyksiköiden tarvitsemia tukipalveluja. Hallintopalvelut vastaa keskitetyistä henkilöstö- ja talouspalveluista sekä laskentatoimista. Hallintopalvelut tuottaa keskitetyt ATK-palvelut ja toimistopalvelut. Hallintopalvelujen organisaatiokaavio on liitteenä 3. Liitteessä 3 on esitetty myös hallintopalvelujen tavoitteellinen organisaatio, joka pystytään toteuttamaan noin viiden vuoden kuluttua piirien yhdistymisestä.

Suunnittelupalvelut

Suunnittelupalvelut koordinoi tiesuunnittelua ja tuottaa vastuualueiden ja hankkeiden tilaamat tuotesuunnitelmat valvoen tarvittaessa muualta tilattuja töitä. Suunnittelupalvelut vastaa tiepolitiikan valmistelussa ja toiminnansuunnittelussa tarvittavasta esisuunnittelusta ja tiestötiedoista sekä maankäytön suunnittelusta, maanhankinnasta ja liikenneturvallisuuustyöstä. Suunnittelupalvelut hoitaa keskitetyt viranomaistehtävät (lupa- ja lausuntoasiat) ja ohjaa hajautettuja viranomaistehtäviä. Suunnittelupalvelut vastaa eräistä erityisosaamista vaativista tehtävistä (mm. ympäristöasiat) koko piirin ja kaikkien toimintojen osalta. Suunnittelupalvelujen organisaatiokaavio on liitteenä 4.

Tekniset palvelut

Tekniset palvelut tuottaa muiden tulosyksiköiden tarvitsemia tukipalveluja. Tekniset palvelut vastaa keskitetyistä kone-, kalusto- ja materiaali-palveluista, päällyste- ja murskauspalveluista (myös tiemerkinnyt), kiviainespalveluista, sähköteknisistä palveluista sekä geopalveluista ja omien kiinteistöjen hallinnoinnista. Tekniset palvelut vastaa piirin varautumistoiminnasta. Teknisten palvelujen organisaatiokaavio on liitteenä 5.

Piirin esikunta ja maakuntakonttorin esikunta

Piirin esikunta avustaa tiepiirin johtoa valmistelemalla ja koordinoimalla tiepiirin toiminnan kannalta keskeiset asiat. Esikunnan vastuualueeseen kuuluvat tiepolitiikka, tulosjohtaminen, yrityssuunnittelu, toimintasuunnittelu ja ohjelmointi sekä tiedotus. Esikunta koordinoi ATK-asioita ja viestintää. Esikunnalla on asioista valmisteluvastuu. Sillä ei ole itsenäistä päätösvaltaa eikä käskyvaltaa muihin yksiköihin.

Piirin esikunta vastaa koko piirin tiepolitiikan valmistelusta ja tienpidon ohjelmien kokoamisesta. Piirin esikunta vastaa myös tienpidon suunnittelusta ja ohjelmien valmistelusta Kuopion läänin alueella. Maakuntakonttorin esikunta vastaa tienpidon suunnittelun ja ohjelmien valmistelusta Pohjois-Karjalan läänin alueella.

1.5 Voimavarojen jako

Piirin voimavarojen jaosta päätetään piirin esikunnan valmistelun pohjalta niin, että tienpitoalueiden perustienpidon määräraha jaetaan tienpito-alueille samalla periaatteella kuin perustienpidon määräraha jaetaan tiepiirien kesken. Kehittämisen määrärahojen jako lääneittäin määräytyy kulloinkin ohjelmiin saatavien kehittämishankkeiden mukaan.

Piirin määrärahat jaetaan vastuualueille, jotka vastaavat rahoituksen jakamisesta tulosyksiköille (ryhmille ja hankkeille) niin, että tiepiirin ja piirin päällikön tulosodotukset on mahdollista saavuttaa.

1.6 Savo-Karjalan tiepiirin organisaation kehittämislinjat

Organisaation kehittämisessä tullaan korostamaan Kuopion tiepiirin visiossa (Visio 2000) määriteltyjä tiepiirin menestystekijöitä ja arvostuksia.

Savo-Karjalan tiepiirin, Joensuun maakuntakonttorin ja vastuualueiden organisaatiomallit (liitteet 1 - 5) ovat sekä piirien yhdistymishetken että tavoitteellisia organisaatiomalleja. Ainoastaan hallintopalvelujen tavoiteorganisaatio poikkeaa yhdistymishetken organisaatiosta.

Palveluyksiköiden, erityisesti hallinnolliset tehtävät painottuvat Kuopion konttoriin sitä mukaa kuin henkilöstöllä on mahdollisuus siirtyä Kuopion konttoriin tai henkilöstö muuten vähenee tehtävien vaihdon tai luonnollisen poistuman kautta Joensuun maakuntakonttorilla.

A. Savo-Karjalan tiepiirin kehittämisen tavoitteet ja reunaehdot

1. Savo-Karjalan tiepiirin toimintakyvyn ja tuloksellisuuden ylläpito ja parantaminen.

Tiepiirin toimintakyky ja tuloksellisuus ovat henkilöstön ja organisaation kehittämisen tärkeimmät tavoitteet. Näitä tavoitteita tukevinä keinoina ovat järkevä työnjako, haastavat tavoitteet, hyvä työmotivaatio, hyvä fyysinen ja henkinen hyvinvointi sekä kehittyvä henkilöstön koulutus.

2. Yleiskustannusten alentaminen.

Tiepiirien yhdistämisen ja myöhemmin Savo-Karjalan tiepiirin organisaation kehittämisen tavoitteena on yleiskustannusten alentaminen. Tätä koskevia osittain päällekkäisiäkin valtionhallinnon ja tielaitoksen tavoitteita ovat:

- hallinnon henkilöstön vähentämistavoite 5 % vuoteen 1995 mennessä (VN:n päätös v. 1991)
- hallintomenojen vähentämispäätös 2,5 %/v
- palkkakustannusten vähentämistavoite 4 %/v
- matkakustannusten vähentämistavoite 10 %/v (v. 1993-94)
- tielaitoksen yleiskustannusten vähentämistavoite 2 %/v (5 % v. 1993)
- johtokunnan asettama piirien yhdistämisen kokonaiskustannussäästötavoite 100 Mmk/v.

Toisaalta organisaation kehittämistavoitteena on yleiskustannusosuuden (perustienpidon kustannuksista ja tienpidon kokonaiskustannuksista) alentaminen nykyisten isojen tiepiirien tason alapuolelle. Yleiskustannusosuuden aleneminen nykyisestä muiden isojen tiepiirien tasolle merkitsee nykyisellä rahoitustasolla noin 14 - 18 Mmk alempia yleiskustannuksia vuodessa. Yleiskustannusten alenemistavoite pyritään saavuttamaan vuosikymmenen vaihteeseen mennessä.

3. Tielaitoksen henkilöstöstrategian asettamat reunaehdot.

Organisaation muodostamisessa ja kehittämisessä noudatetaan tielaitoksen henkilöstöstrategiaa.

B. Keinot tavoitteiden saavuttamiseksi

1. Työnjaon jatkuva tarkistaminen hyödyntäen kaikki muutostilanteet.
2. Henkilöstön vaihtuvuuden täysimääräinen hyväksikäyttö kaikissa muutostilanteissa.
3. Päällekkäisten toimintojen karsiminen ja yhdistäminen.
4. Henkilöstön siirtymismahdollisuuksien edistäminen tielaitoksen ja tiepiirin sisällä sekä tielaitoksesta muualle julkishallintoon.

5. Muutosvalmiuden jatkuva ylläpito hyödyntäen myös ennalta odottamattomat muutokset.

C. Tiedossa olevat toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi

Uuden tiepiirin suunnittelutyön aikana on löydetty toimenpiteitä, jotka tukevat tavoitteiden saavuttamista. Tällaisia toimenpiteitä ovat mm:

- organisaatiotasojen ja tulosryhmien vähentäminen ja sitä kautta hallinnollisen henkilöstön väheneminen
- erikoisosaamis- ja asiantuntijatehtävien keskittäminen
- talous- ja henkilöstöhallinnon järjestelmien käytön ja ylläpidon yhdistäminen, keskustietokoneiden vähentäminen
- toiminnan suunnittelu- ja seurantajärjestelmien käytön ja ylläpidon yhdistäminen sekä
- yhdistämisen ja keskittämisen ansiosta uusien järjestelmien ja laitteiden hankintatarpeiden väheneminen.

Näillä toimenpiteillä vapautuvia voimavaroja voidaan siirtää tienpidon tuotantotehtäviin.

2 JOENSUUN MAAKUNTAKONTTORIN TEHTÄVÄT JA TOIMIVALTA

2.1 Joensuun maakuntakonttorin organisaatio

Joensuun maakuntakonttorin organisaatio muodostuu Pohjois-Karjalan läänin alueella toimivasta kahdesta tienpitoalueesta (Joensuun eteläinen ja pohjoinen tienpitoalue) ja palveluyksikköjen (hallinto-, suunnittelu- ja teknisten palvelujen) paikallisyksiköistä sekä maakuntakonttorin päällikön vetämästä maakuntakonttorin esikunnasta (liite 2). Maakuntakonttorin päällikkö vastaa myös sidosryhmäyhteistyöstä Pohjois-Karjalan läänin alueella ja hän toimii maakuntakonttorin toimintojen koordinaattorina. Maakuntakonttorin päällikkö ja tienpitoalueiden päälliköt ovat suoraan tulosvastuussa tiejohtajalle ja paikallisyksiköt ovat vastuualuepäälliköiden alaisuudessa.

2.2 Joensuun maakuntakonttorin tarkoitus

Joensuun maakuntakonttorin tarkoitus on

- huolehtia Pohjois-Karjalan läänin tieliikenteen ja tienkäyttäjien tarpeiden selvityksistä ja tienpidon ohjelmoinnin ja suunnittelun valmistelusta sekä tiestön tilaselvitysten tekemisestä Pohjois-Karjalan läänin alueella yhteistyössä sidosryhmien kanssa sekä
- ohjelmoida ja johtaa perustienpidon tuotantotoimintaa Pohjois-Karjalan läänin alueella.

Tiepiirin Joensuun maakuntakonttorilla toimivien paikallisyksiköiden tarkoitus on huolehtia sovitun työnjaon mukaisesti hallintoon, suunnitteluun ja teknisiin palveluihin kuuluvista tehtävistä.

Maakuntakonttorin vahvuus ja tuloksellisuus perustuu maakuntakonttorin henkilöstöön ja erityisesti maakuntakonttorin päällikön ja tienpitoalueiden päälliköiden ominaisuuksiin ja yhteistyökykyyn. Heiltä odotetaan kykyä vahvaan ja toimivaan sidosryhmäyhteistyöhön.

2.3 Joensuun maakuntakonttorin tulosyksiköiden tehtävät ja toimivalta

Tehtäviltään tai asemaltaan toisiaan vastaavien tulosyksiköiden päälliköiden toimivalta määritellään päälinjoiltaan samansisältöisiksi koko Savo-Karjalan tiepiirissä.

Kaikkien tienpitoalueiden päälliköiden tehtävät ja toimivalta tulevat olemaan samansisältöiset keskenään.

Joensuun maakuntakonttorin vastuualueiden ja yksiköiden päätehtävät ovat:

Joensuun eteläinen ja pohjoinen tienpitoalue

Tienpitoalueella on kokonaisvastuu tieverkon kunnosta ja liikennöitävyydestä tienkäyttäjiä tyydyttävällä tavalla annettujen voimavarojen puitteissa. Tienpitoalue vastaa alueensa perustienpidosta ja erillisiä projekteja lukuunottamatta myös kehittämishankkeista.

Tienpitoalueen päälliköllä on itsenäinen päätäntävalta kustannuksiltaan alle 5 Mmk:n tienrakennushankkeiden suunnittelusta, ohjelmoinnista ja toteutuksesta.

Hallintopalvelujen paikallisyksikkö

Hallintopalvelujen paikallisyksikkö on hallintopäällikön alainen ja hoitaa Pohjois-Karjalan tienpitoalueiden ja muiden vastuualueiden paikallisyksiköiden tukipalveluita, jotka kuuluvat hallintopalvelujen vastuualueeseen.

Paikallisyksikössä on aluksi henkilöstö-, talous- ja atk-palvelujen paikallisryhmät. Joko Kuopion tai Joensuun ryhmän vetäjä koordinoi ko. toimintoa koko piirin alueella. Noin viiden vuoden kuluttua hallintopalvelujen paikallisyksikkö voidaan yhdistää yhdeksi ryhmäksi (kts. liite 3).

Hallintopalvelujen paikallisyksikkö hoitaa maakuntakonttorin alueella mm. yhteisiä palveluja (postitus, kopionti ym. toimistopalvelut), matkalaskujen maksatusta ja tarkastusta, palkanlaskentaa, kirjausta ja arkistointia sekä ATK:n käytön tukea, operointia, koulutusta ja mikrotukea. Kuopiosta koordinoituna paikallisyksikkö hoitaa henkilöstö- ja palvelusuhdeasioita, koulutusasioita, terveydenhoitoasioita ja harrastustoimintaa sekä maksuliikenteeseen, reskontraan ja tahaan liittyviä asioita. Paikallisyksiköstä koordinoidaan myös joitakin tiepiirin hallinnon asioita. Näitä ovat mm. sosiaali- ja eläkeasiat, hehan pääkäyttö, tahan kehittämistyö ja kustannuslaskenta sekä sisäinen tarkastus.

Suunnittelupalvelujen paikallisyksikkö

Suunnittelupalvelujen paikallisyksikkö on suunnittelupäällikön alainen ja hoitaa Pohjois-Karjalan tienpitoalueiden ja muiden vastuualueiden paikallisyksiköiden tukipalveluita, jotka kuuluvat suunnittelupalvelujen vastuualueeseen.

Joensuun ja Kuopion konttoreiden väliseen työnjakoon vaikuttavina periaatteina on, että matkustustarve minimoidaan ja piirin johtamisen kannalta keskeiset toiminnot keskitetään Kuopioon. Joensuun paikallisyksikkö hoitaa hankesuunnittelua, lausunto- ja lupa-asioita, liikenne- ja maankäyttö-asioita, liikenneturvallisuusasioita sekä maanlunastusasioita. Tiepiirin johtamisen kannalta keskeiset tieverkkosuunnittelu sekä tarve- ja vaikutus selvitysten ohjaus keskitetään Kuopioon. Muuta suunnittelua, erityisosaamista ja viranomaistehtäviä hoidetaan Joensuussa siinä laajuudessa kuin alueella on kysyntää.

Pääsuunnittelijoita on sekä Joensuussa että Kuopiossa sen mukaan kuin toiminnan volyyymi edellyttää. Erityisosaamisen henkilöitä voi olla molemmissa paikoissa, vetäjän paikka riippuu henkilökysymyksistä ja siitä, miten tärkeäksi asia nähdään piirikokonaisuuden kannalta.

Teknisten palvelujen paikallisyksikkö

Teknisten palvelujen paikallisyksikkö on teknisten palvelujen päällikön alainen ja hoitaa Pohjois-Karjalan tienpitoalueiden ja muiden vastuualueiden paikallisyksiköiden tukipalveluita, jotka kuuluvat teknisten palvelujen vastuualueeseen.

Teknisten palvelujen paikallisyksikkö muodostuu Pohjois-Karjalan läänin päällyste- ja kiviainespalveluista sekä resurssipalvelujen ja geopalvelujen paikallisryhmistä. Päällyste- ja kiviainespalvelujen päällikkö on suoraan teknisten palvelujen päällikön alainen. Resurssi- ja geopalvelujen paikallisryhmät ovat ko. toiminnon ryhmäpäällikön alaisia. Resurssipalvelujen paikallisryhmä voi tarvita aluksi oman vetäjän, mutta muutoin paikallisryhmissä ei ole päälliköitä.

Teknisten palvelujen toiminnan koordinointi ja ohjaus keskitetään sekä laskentajärjestelmät yhdistetään. Toiminnan johtamisen ja ohjauksen kannalta keskeisten laskentajärjestelmien käyttö keskitetään pääosin Kuopioon ja rutiiniluontoisia laskentajärjestelmiä voidaan aluksi keskitää myös Joensuuhun henkilöstön tasaisen työllistämisen ja järkevän työnjaon turvaamiseksi. Erikoisasiantuntemusta vaativia tehtäviä keskitetään tapauskohtaisesti harkiten joko Kuopioon tai Joensuuhun.

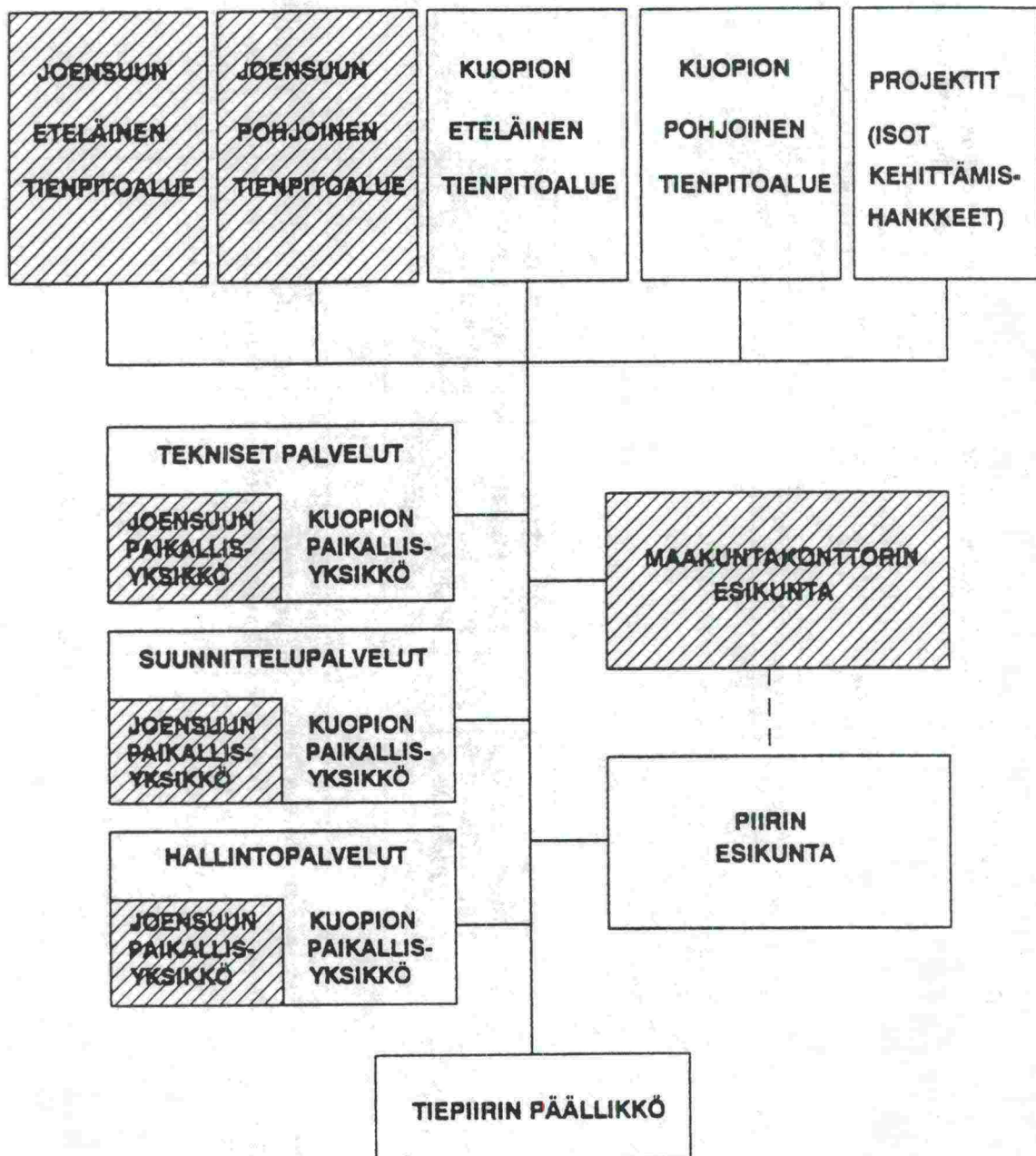
Maakuntakonttorin päällikkö ja maakuntakonttorin esikunta


Maakuntakonttorin päällikkö on maakuntakonttorin esikunnan vetäjä. Hänen vastuulla on myös yhteydenpito alueen yhteistyötahojen kanssa ja koko maakuntakonttoria koskevien hallinnollisten asioiden koordinointi. Maakuntakonttorin päällikkö on suoraan tulosvastuussa tiepiirin päällikölle.

Maakuntakonttorin esikunnan tehtävänä on huolehtia Pohjois-Karjalan alueen tienpidon tarpeiden selvityksistä, tienpidon suunnittelun ja ohjelmoinnin valmistelusta sekä muista piirin esikunnan toimialaan liittyvistä tehtävistä sovittavan työnjaon mukaisesti.

Vientipalvelutehtävät voivat olla maakuntakonttorin esikunnan tai esimerkiksi teknisten palvelujen paikallisyksikön vastuulla. Tehtävät ovat tällä hetkellä lähinnä yhteydenpitoa Karjalaan. Jos löytyy konkreettisia vientikohteita, niin niitä varten voidaan perustaa erillisiä projektiorganisaatioita.

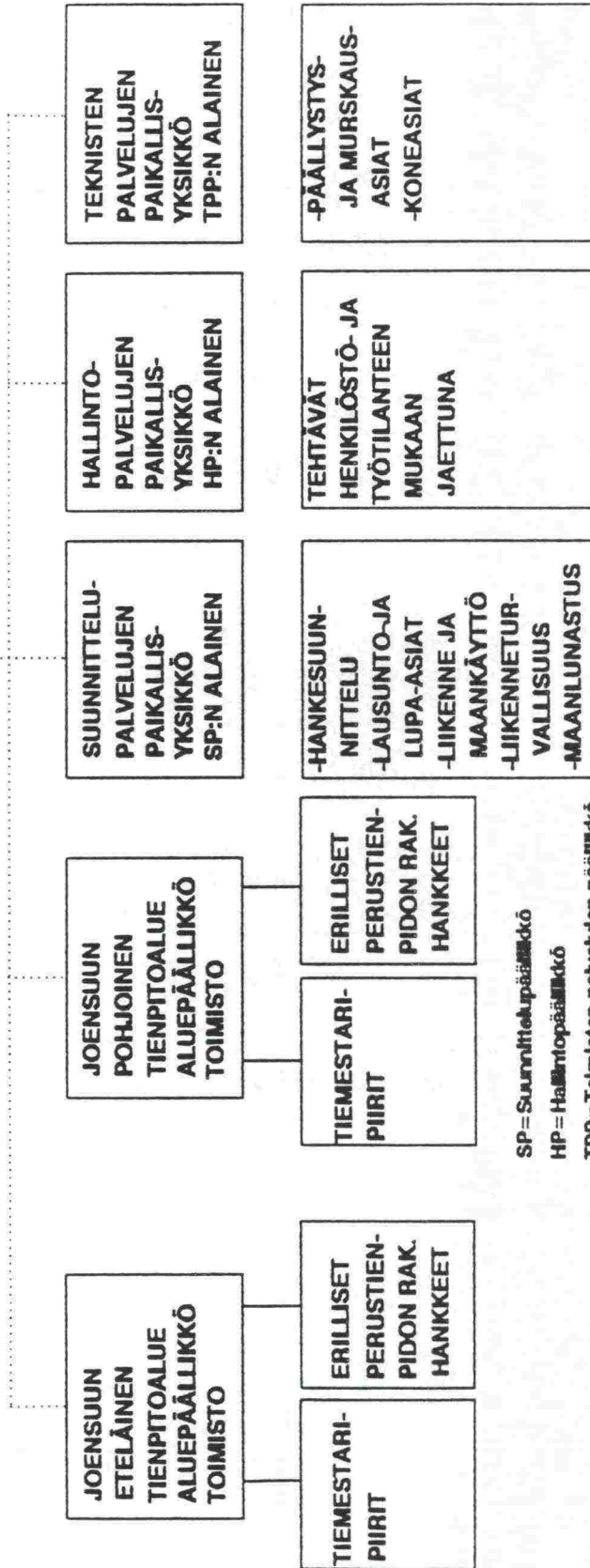
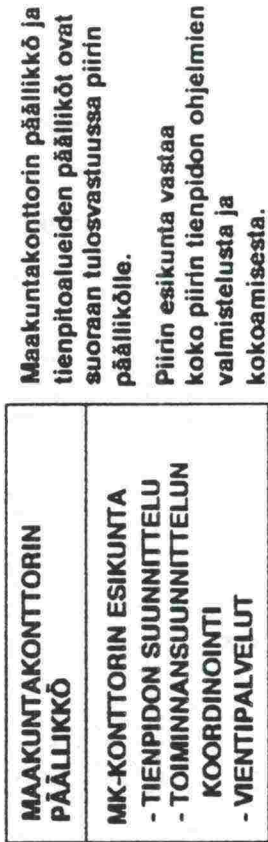
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI PIIRIORGANISAATIO



 JOENSUUN MAAKUNTAKONTTORI

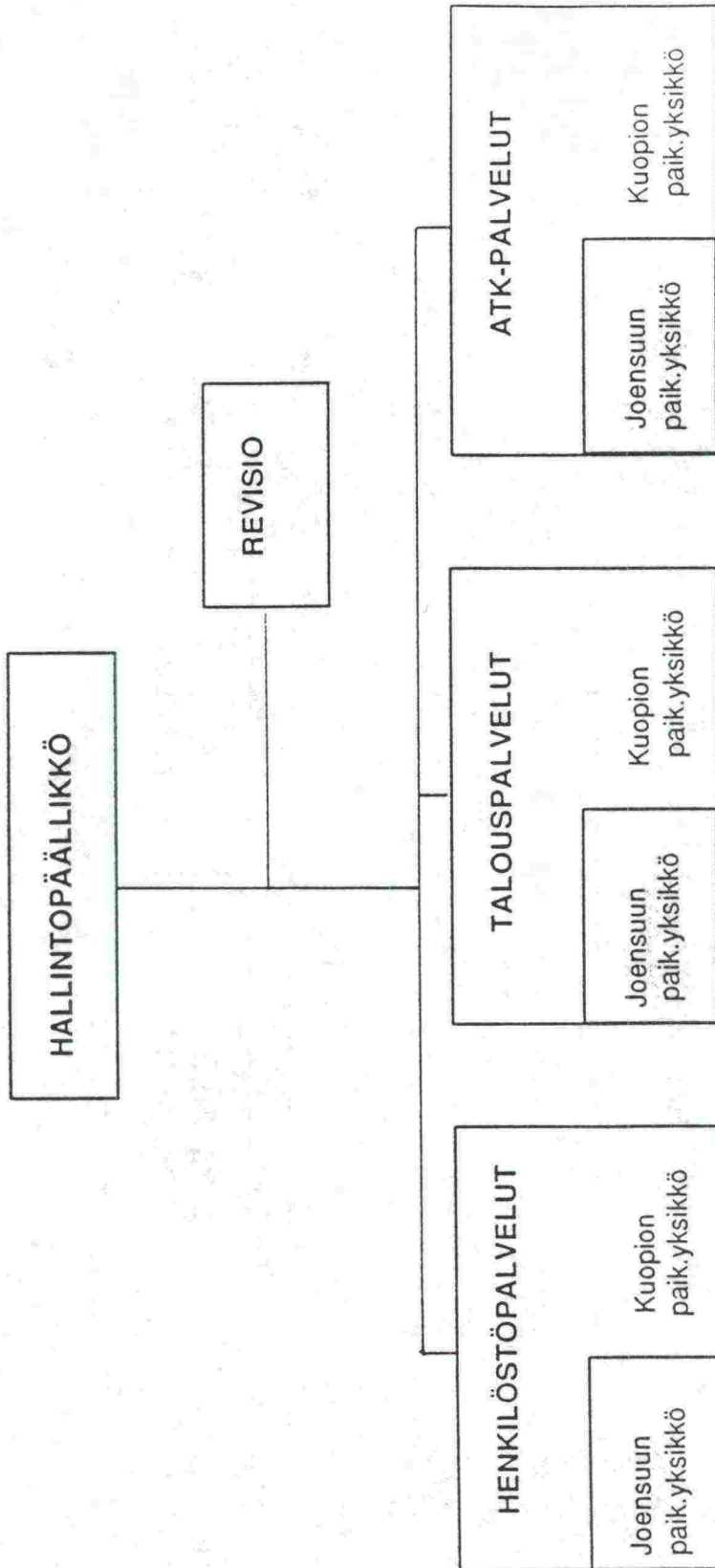
SAVO-KARJALAN TIEPIIRI

JOENSUUN MAAKUNTAKONTTORIN ORGANISAATIO



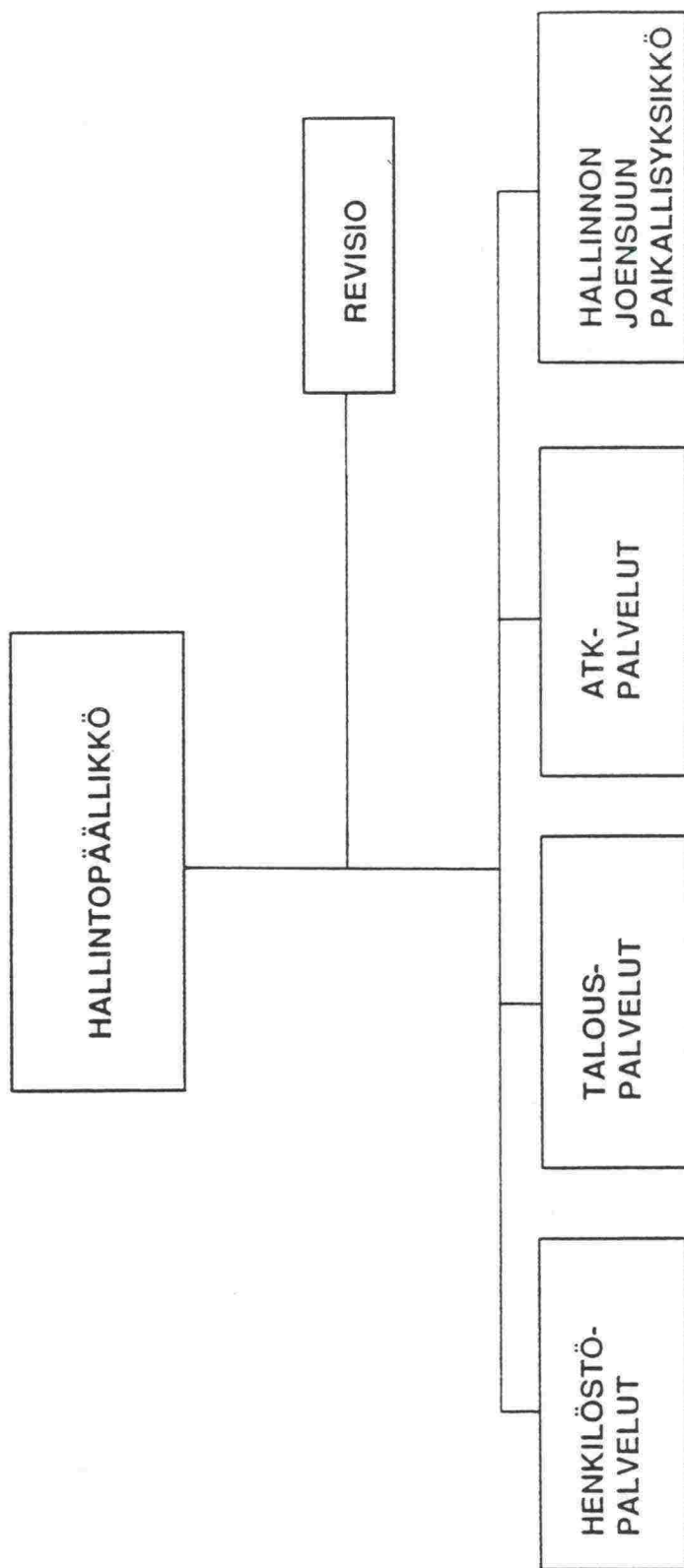
SP = Suunnittelupäällikkö
 HP = Hallintopäällikkö
 TPP = Teknisten palvelujen päällikkö

SAVO-KARJALAN TIEPIIRI, HALLINNON ORGANISAATIO

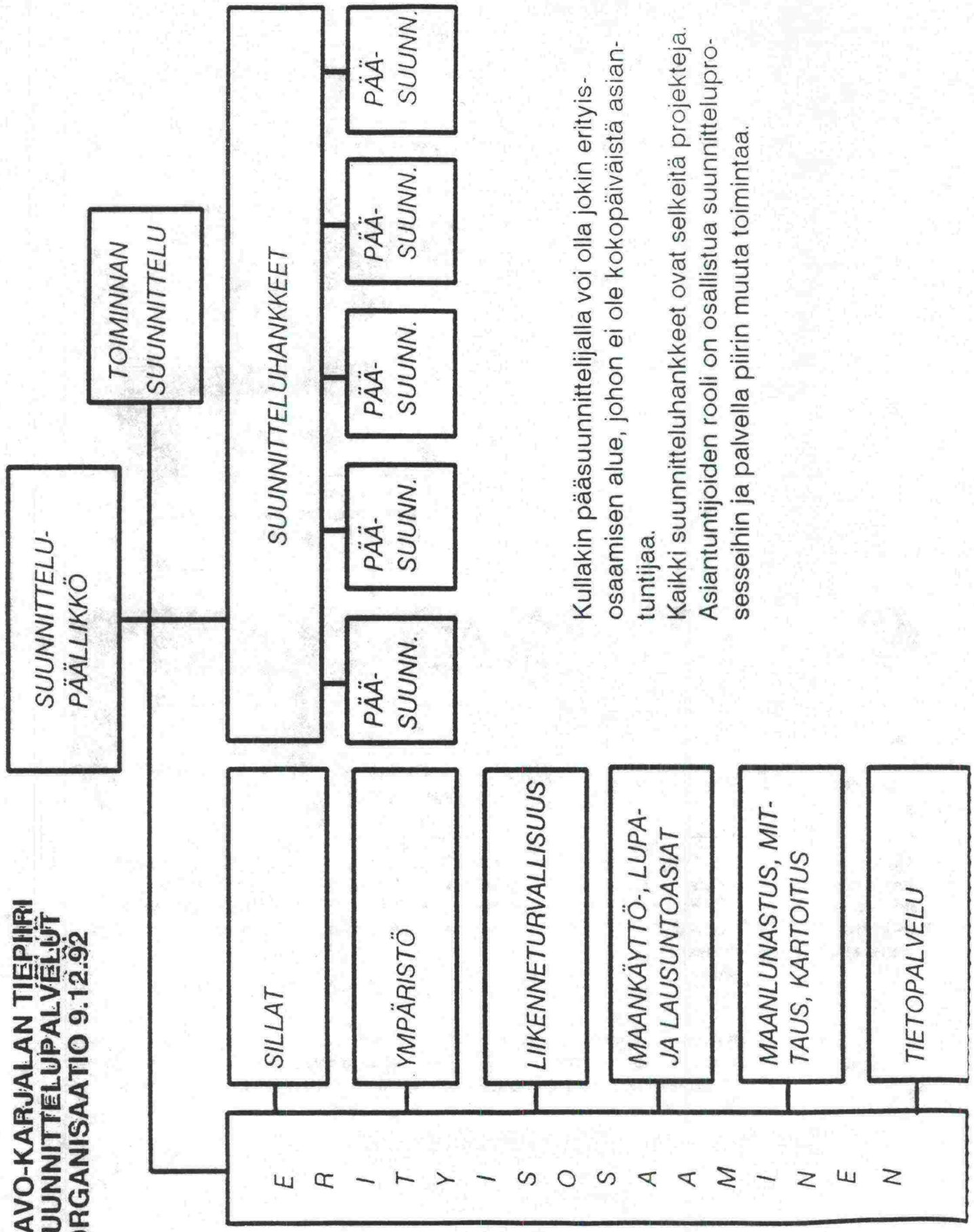


- ryhmän päällikkö koordinoi molempien yksiköiden toiminnan riippumatta siitä kumman vetäjä hän on
- Joensuun maakuntakonttorin hallinnon yksikkö

SAVO-KARJALAN TIEPIIRI, HALLINNON TAVOITTEELLINEN ORGANISAATIO



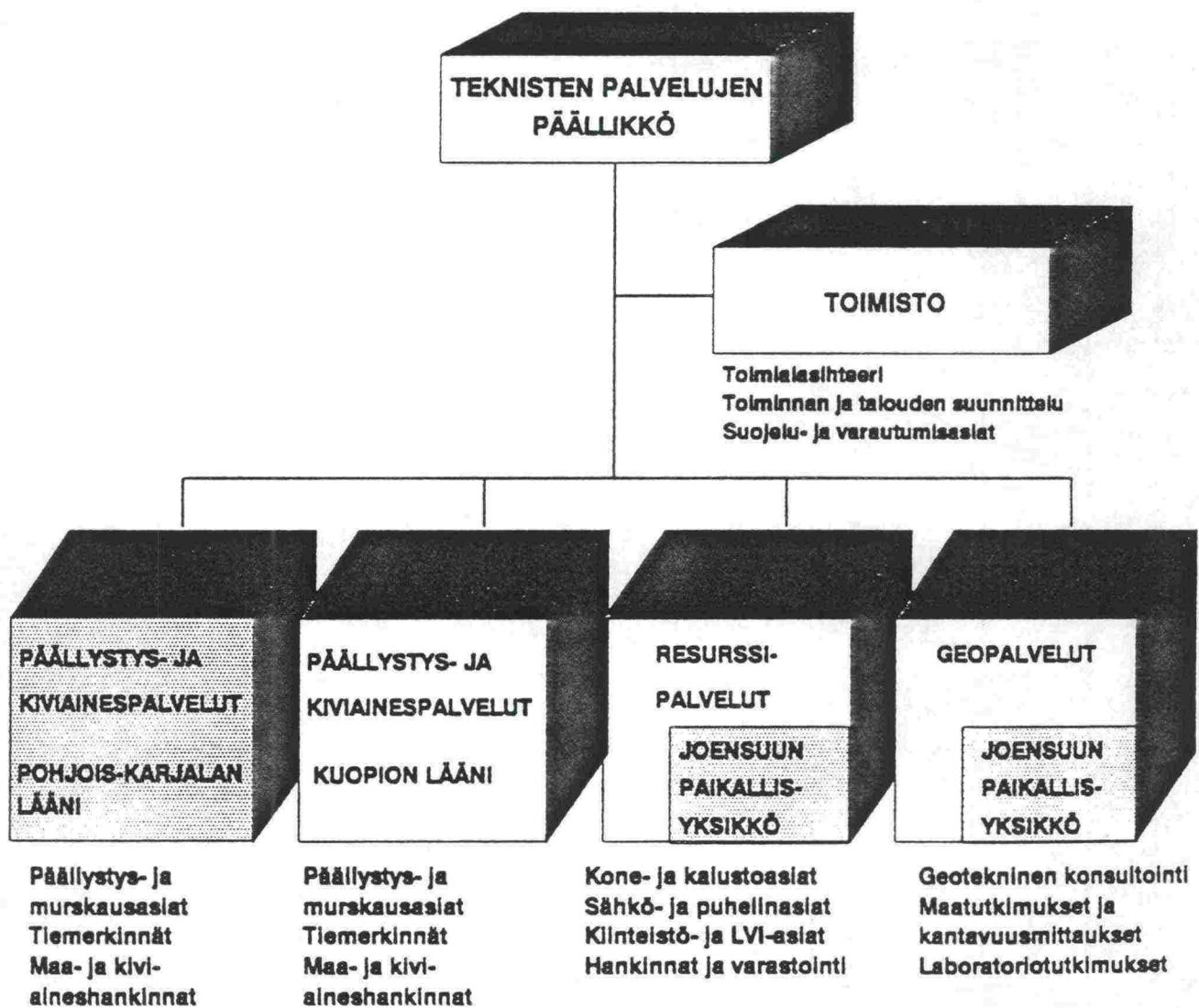
**SAVO-KARJALAN TIEPIIRI
SUUNNITTELUPALVELUJEN
ORGANISAATIO 9.12.92**



Kullakin pääsuunnittelijalla voi olla jokin erityisosaamisen alue, johon ei ole kokopäiväistä asiantuntijaa.
Kaikki suunnitteluhankkeet ovat selkeitä projekteja.
Asiantuntijoiden rooli on osallistua suunnitteluprosesseihin ja palveluun piiriin muuta toimintaa.

TEKNISET PALVELUT SAVO-KARJALAN TIEPIIRISSÄ

Teknisten palvelujen selvitysmiehen esitys



Hyväksytty teknisten palvelujen selvitysryhmässä tavoiteorganisaatioksi 20.11.1992. Soveltuvuus yhdistymishetkellä on ryhmässä esitetty vielä tarkistettavaksi resurssipalvelujen osalta.



Teknisten palvelujen Joensuun paikallisyksikkö

JKAORGAN./AA

LIITE 12

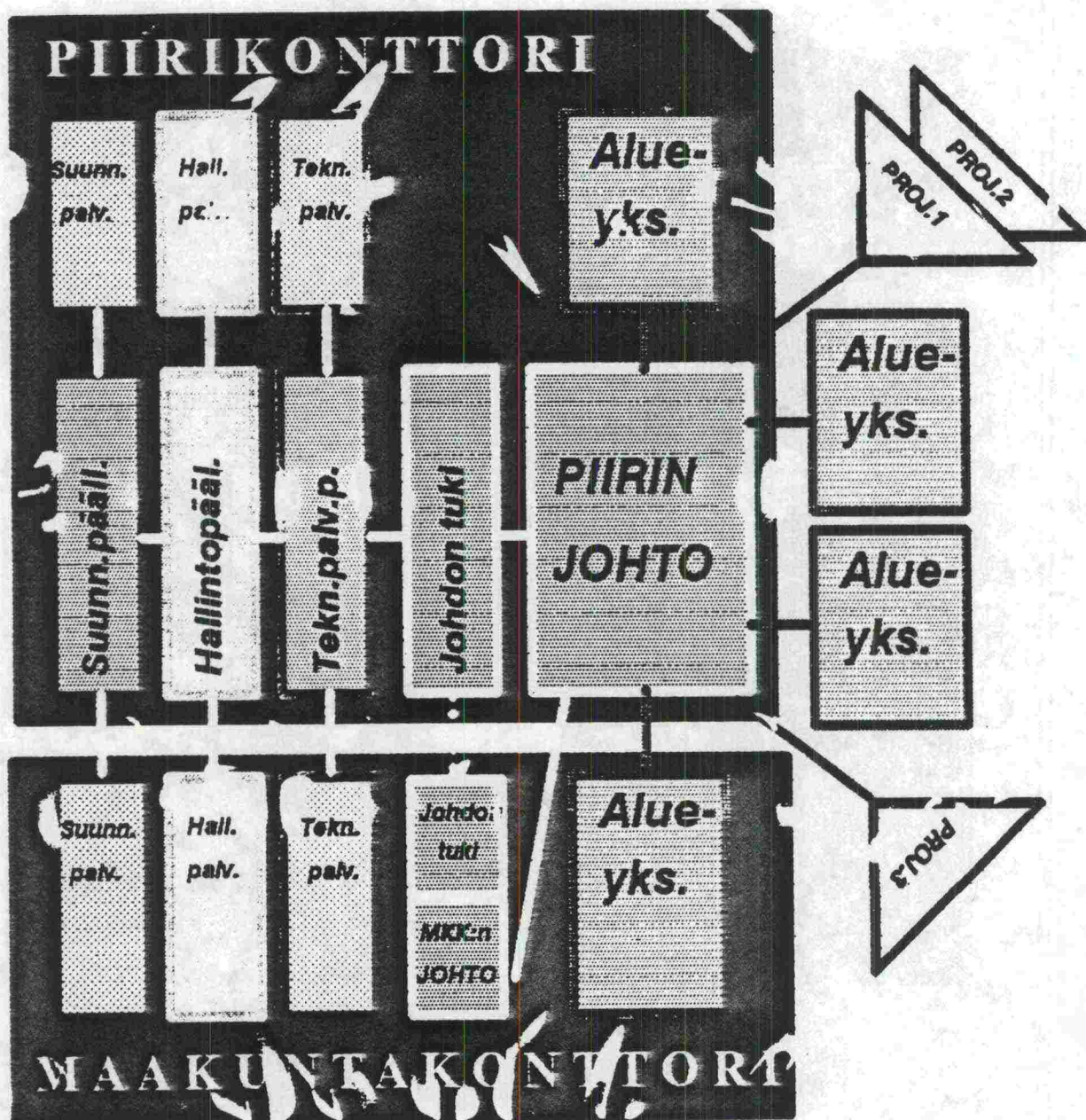
**TIEPIIRIEN YHDISTÄMINEN: KAAKKOIS-SUOMEN
TIEPIIRI**

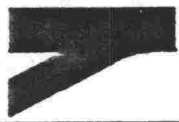


Tielaitos

Kaakkois-Suomen tiepiiri

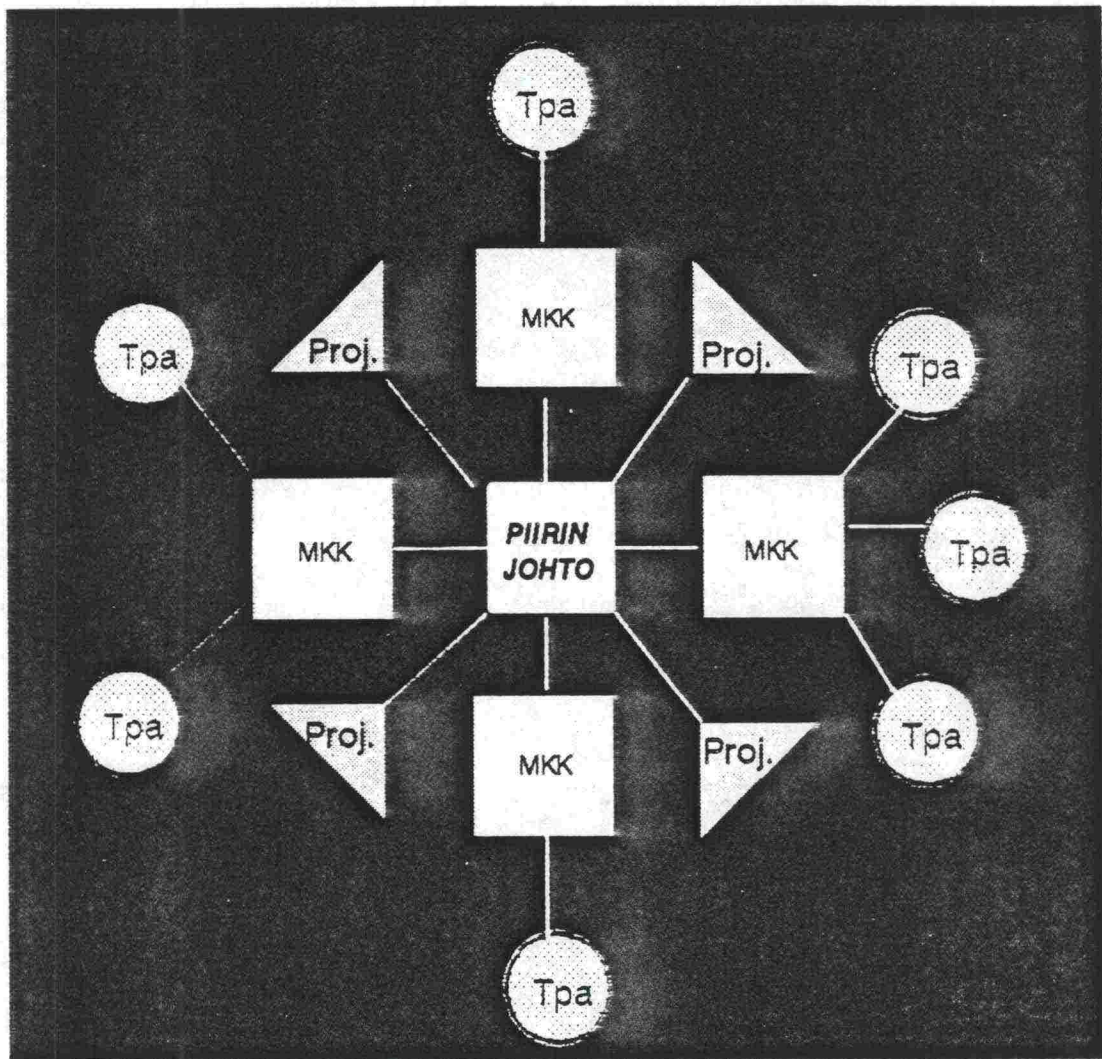
ORGANISAATIO 1994





Tielaitos
Kaakkois-Suomen tiepiiri

VISIO 2005



Tienpitoalue



Maakunta-
konttori



Projektiorg.

Maakuntakonttorin tehtävät ja toimivalta

Visio 2005

Tässä tavoitetilanteessa on tiepiirejä todennäköisesti vain 5 - 6 selvitysmies Jukka Hirvelän ehdotuksen mukaisesti. Tiepiirit koostuisivat keskimäärin neljästä maakunnasta. Maakuntien asema tuolloin lienee nykyistä merkittävämpi - myös tieasioissa. Tiepiirien yhteydet maakuntiin hoidetaan siinä vaiheessa luontevimmin maakuntakonttorien kautta.

Piirin johto (johto + esikunta) on tällöin suppea tilaajaorganisaatio, maakuntakonttorit vahvoja perustienpidon yksiköitä, jotka yhdessä vastaavat hallinto- ja tukipalveluista. Tienpitoalueet ovat perustienpitoa toteuttavia tulosyksiköitä.

Lähtötilanne 1994

Maakuntakonttorin toimialue käsittää Mikkelin läänin eli Etelä-Savon maakunnan ja toistaiseksi neljä Päijät-Hämeen kuntaa (Heinola, Heinolan mlk, Hartola ja Sysmä).

Mikkelin maakuntakonttori on yhteenliittymä, johon kuuluu

- * tiejohtajan alainen maakuntakonttorin johto ja sen suppea tukiyksikkö.
- * tiejohtajan alaiset kaksi tienpitoaluetta, Mikkelin läntinen ja Mikkelin itäinen.
- * hallintopalveluihin kuuluvia hallinnon yksiköitä.
- * suunnittelupalveluihin kuuluvia suunnittelun yksiköitä.
- * teknisiin palveluihin kuuluvia teknisten palvelujen yksiköitä.

Maakuntakonttorissa toimivat yksiköt tuottavat hallinnollisia ja teknisiä tukipalveluja tienpidon tarpeisiin lähinnä maakuntakonttorin toimialueella. Tarvittaessa ne voivat erikoistua palvelemaan koko Kaakkois-Suomen tiepiirin tarpeita. Asian ratkaisuun vaikuttavat po. toiminnon painopisteseikat, toisaalta myös nykyisen henkilöstön sijoittumisongelmat. Maakuntakonttorissa sijaitsevien yksiköiden vastuuhenkilöt ovat suorassa linjavastuussa omille esimiehilleen hallinnossa, suunnittelussa ja teknisissä palveluissa.

Maakuntakonttorin toimivalta

a) Tiepoliittinen toimivalta

Maakuntakonttorin päällikkö on piirin tiejohdon edustaja alueellaan. Organisatorisesti hän on tiejohtajan alainen. Tässä ominaisuudessa hänen tehtävänä on

- * hoitaa alueensa sidosryhmien kuuleminen ja informointi.

Oleellista on yhteistyö lääninhallinnon (ja siihen liittyvän lääninneuvottelukunnan), lääninliittojen (maakuntahallinnon) sekä peruskuntien kanssa.

Tärkeitä yhteistyötahoja ovat myös muut alue- ja piirihallintoviranomaiset ja tienkäyttäjärühmät.

- * tehdä tiejohtajalle esitys alueensa perustienpidon tarpeista ja kehittämishankkeiden priorisoinnista.

Tätä kautta välittyvät, edellisen kohdan vuorovaikutukseen perustuen, parhaiten maakunnan tiepoliittiset tarpeet ja painotukset.

Poliittinen kontrolli jo sinällään vaatii, että perustienpidon rahoituskehys esitetään valtion budjetissa läänikohtaisena. Esitykset varmistavat siten osaltaan oikeudenmukaisen rahoituksen ja toimivat impulsseina tarkemman esisuunnittelun käynnistämiseksi.

Ne pohjautuvat alueen tieverkon tarvetarkasteluihin ja niiden pohjalta laadittuihin PTS-suunnitelmiin.

- * valmistella alueensa merkittävät tiealoitteasiat tiejohtajan kannanottoa varten. Paikallisten erityistarpeiden huomioon ottaminen edellyttänee maakuntakonttorin kuulemista.
- * avustaa tiejohtaja TTS-suunnitelmien ja tulossopimustenlaadinnassa ja seurannassa.
TTS-suunnitelmat ja niitä toteuttavat tulossopimukset valmistellaan piirin johdon tukiyksikössä. Osana po. johdon tukea maakuntakonttori osallistuu asian valmisteluun.

b) Sisäinen toimivalta

- * maakuntakonttorin päällikkö kuuluu piirin johtoryhmään ja piirin yhteistyötoimikuntaan
Maakunnallinen näkemys kytkeytyy piirin päätöksentekoon myös mainittujen jäsenyyksien kautta.
- * maakuntakonttoriin perustetaan oma yhteistyötoimikunta.
Maakuntakonttorin päällikkö toimii sen puheenjohtajana.
Toimenpiteellä edistetään maakuntakonttorin henkilöstön hyvinvointia.

c) Erityistoimivalta

- * maakuntakonttorin päällikkö hoitaa ote-
tehtävänään jotakin maakuntakonttorin
tulosityksikköä.
Tiepoliittiselta kannalta kytkentä
maakuntakonttorin esikuntayksikön tai
suunnitteluyksikön tehtäviin tuntuu
luontevalta. Johtosuhteiden perusteella
myös mm. tienpitoalueen päällikön
tehtävä on mahdollinen.

- * tiejohtaja voi delegoida myös erillisen
suunnittelu- tai rakennusprojektin
valvonnan maakuntakonttorin päällikölle.
Kyseinen ratkaisu tulee kysymykseen
yksittäisenä erillistapauksena siirtymä-
vaiheessa tai lähempänä visiotilanteen
mukaista piiriorganisaatiota.

- * tiejohtaja voi määrätä maakuntakonttorin
päällikölle sopimuksen mukaan myös
erillisiä kehittämistehtäviä.

LIITE 13

KORJAAMOJEN LIKELAITOSTAMINEN

Laitoksen YTT lausui 27.1.93 asiasta mm.

"Tielaitoksen korjaamoiden tulee toimia liikelaitosperiaatteella oman laitoksen alaisuudessa, jolloin turvataan parhaiten kaluston toimintavarmuus, kehittäminen ja palvelujen monipuolisuus, joustavuus sekä edullisuus."
... "Leasing-toiminta ei tuo mitään etuja..."

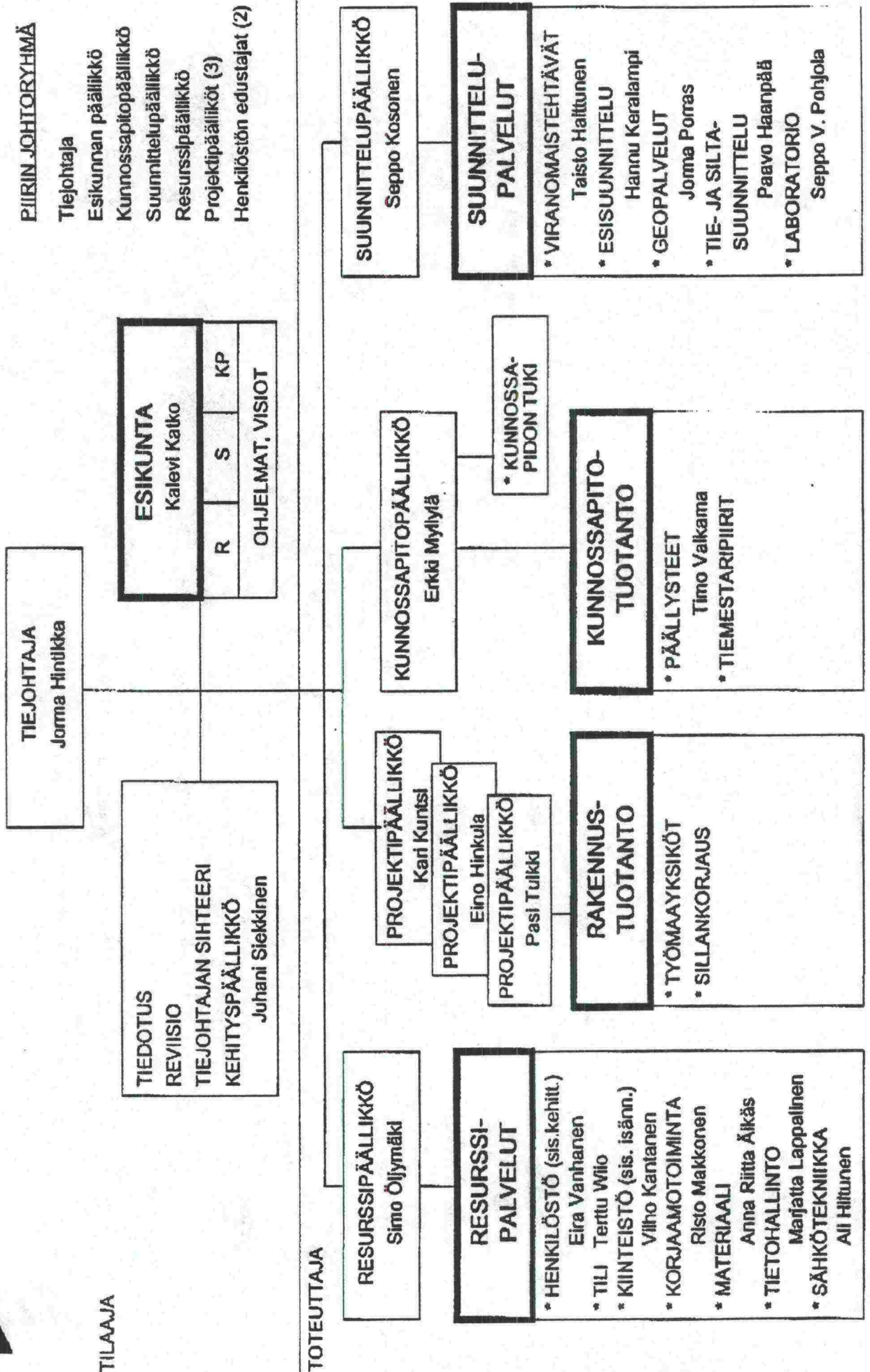
**PARHAANA RATKAISUNA
PIDETÄÄN RASKASKONE-
KORJAUSTEN OSALTA TIE-
LAITOKSEN KORJAAMOJEN
VARAAN RAKENTUVAA
LIIKELAITOSTA JA VAKIO-
KALUSTON KORJAUSTEN
OSALTA POSTIN VARIKOIDEN
YHTEYTEEN RAKENTUVAA
JÄRJESTELMÄÄ.**

**LISÄKSI TIEL:LLA TULEE
SUURIMPANA TILAAJANA
OLLA VASTAAVA ÄÄNIVALTA
HALLINTOELIMISSÄ.**

LIITE 14

**ORGANISAATIOKOKEMUKSET 1 V:N JÄLKEEN
KESKI-SUOMEN TIEPIIRISSÄ**

Keski-Suomen tiepiirin organisaatio 1.1.1993



S A L D O T I L L A N N E 1 9 9 2

	Toteutuma-91 (Mmk)	Toteutuma -92 (Mmk)	Muutos (Mmk) %	
YLEISKUSTANNUKSET	30,65	28,1	-2,55 -8,3	Tielaitoksen tavoite: v. 96 10 % pienempi kuin v. 91
YHTEISKUJSTANNUKSET	60,2 (?)	56,9	-3,3 -5,5	
TILAUKSET	Tilattu v. 1992 9,3 Mmk yli kehysten (ml. saldot)			
TOTEUTONA	Perustienpidosta jäänee saldoa 30 Mmk			
	Kehittämisestä " " 21 "			
PERUSTIENPITO	- talven aikainen tulo 8 Mmk			
	- yleis- ja yhteiskustannuksista 3 "			
	- kova kilpailuttaminen 25 "			
	- tinkiminen kalustohankinnoissa 2,5 "			
KEHITTÄMINEN	- talven aikainen tulo 2 Mmk			
	- kanavatyömaan viivästyminen (venäläiset) 7 "			
	- suunnittelu 2 "			
	- kova kilpailuttaminen 10 "			

22.12.92/RMK

TIEHALLITUKSEN SISÄISIÄ JULKAISUJA

- 38/1992 Ohituskaistatien turvallisuus. TIEL 4000020
- 39/1992 Omajohtoiset työt 1991; Vuokrattu kuljetus- ja konekalusto. TIEL 4000021
- 40/1992 Neuraaliverkkomallin käyttö autokannan ennustamisessa. Tutkimuskeskus
- 41/1992 MEPLAN-esiselvitys, liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusmall. Tiensuunnittelu
- 42/1992 Pehmeikölle perustettavan tiepenkereen geotekniset laskelmat. Geopalvelukeskus
- 43/1992 Pehmeikölle rakennettavien tieleikkausten geotekniset laskelmat. Geopalvelukeskus
- 44/1992 Saven varaan perustetut alikulkukäytävät. Geopalvelukeskus
- 45/1992 Tielaitoksen pudotuspainolaitteiden vertailu; Saarijärvi 8-9.7.1992. TIEL 4000023
- 46/1992 Tielaitoksen liiketaloudelliset laskelmat; Tilinpäätösanalyysi ja ennakoiva tulossuunnitelma, yleisohje. Talous- ja tietotuki
- 47/1992 Liikenneympäristön tilaselvitys, melu. Kehittämiskeskus
- 48/1992 Tieliikenneonnettomuudet eri nopeusrajoituksilla vuonna 1991. TIEL 4001828-92
- 49/1992 Pyöräkuormaajien ja traktorien seurantatutkimus. TIEL 4000024
- 50/1992 Liuoslevittimien käyttökokeilu. TIEL 4000025
- 51/1992 Sorateiden kelirikkovaurioiden korjaaminen, väliraportti III: Materiaalitutkimuksia jalostetuista teollisuuden sivutuotteista. Kuopion tuotantotekninen kehitysyksikkö
- 52/1992 Sorateiden kelirikkovaurioiden korjaaminen, väliraportti IV: Koerakenteet. Kuopion tuotantotekninen kehitysyksikkö
- 53/1992 Tieterien pinnoitteet ja kovametalliset terät lumiauroissa. Kuopion tuotantotekninen kehitysyksikkö.

TIELAITOKSEN SISÄISIÄ JULKAISUJA

- 1/1993 Liuossuolan ja kostutetun suolan kenttäkokeita; ennakkosuolaus, suolan leviäminen ja pysyvyys. Tampereen tuotantotekninen kehitysyksikkö
- 2/1993 Työjärjestys. Keskushallinto
- 3/1993 Liuoksen kuljetussäiliöt, runko- ja jalkarakenteet; Vaihtoehdot 1.1.1993. Tampereen tuotantotekninen kehitysyksikkö.
- 4/1993 Tulosohjauksen kehittäminen kohti tuotantosopimusmenettelyä. TIEL 4000026
- 5/1993 Tielaitoksen henkilöstö 1992. Keskushallinto/yhtymähallinto