TIEHALLINTO

VUOSIKERTOMUS 2002

TOIMINTA-AJATUS

TIEHALLINTO

Tiehallinto tarjoaa yhteiskunnan tarpeita vastaavia tie- ja liikennepalveluja

Tiehallinto

- vastaa Suomen yleisistä teistä
- ylläpitää ja kehittää yleisiä teitä osana liikennejärjestelmää sekä tarjoaa liikenteen ohjaus- ja tietopalveluja
- kehittyy aktiiviseksi yhteistyökumppaniksi, verkottujaksi ja liikennejärjestelmäsuunnittelun integraattoriksi
- edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä
- vastaa keskeisesti tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta
- hankkii tienpitoon liittyvät palvelut ja tuotteet markkinoilta ja kehittyy infra-alan hankintatoimen suunnannäyttäjäksi
- vastaa tiestöä ja liikennettä koskevista tietopalveluista
- toimii asiakaslähtöisesti

ARVOT

Yhteiskunnallinen vastuu:

Olemme asiantuntijoina vastuussa tieverkosta ja liikenteestä. Tavoitteenamme on koko liikennejärjestelmän kehittäminen kansalaisten ja yhteiskunnan hyvinvoinnin parantamiseksi. Toimimme taloudellisesti ja tehokkaasti tie- ja liikenneolojen kestävän kehittämisen puolesta.

Asiakaslähtöisyys:

Asiakkaittemme tarpeet ja tyytyväisyys ovat työmme perusta. Toimimme aktiivisesti ja vuorovaikutteisesti yhteistyössä asiakkaittemme ja sidosryhmiemme kanssa.

Osaaminen ja yhteistyö:

Arvostamme osaamista, kokemusta ja luovuutta. Tartumme haasteisiin korostaen yhteistyötä, keskinäistä luottamusta ja yksilön kunnioittamista.

VISIO

Visio 2007: Tiehallinto - arvostettu suunnannäyttäjä

Lähtökohtana yhteiskunnan tarpeet
Ymmärrämme liikenneolojen merkityksen kansalaisten hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän kilpailukyvylle sekä näiden keskinäisen yhteyden.
Tunnemme toimintamme yhteiskunnalliset vaikutukset. Osaamme ennakoida toimintaympäristön muutokset. Viestimme yhtenäisesti ja selkeästi tienpidon perusteluista ja priorisoinneista.

Teemme yhteistyötä liikennejärjestelmän hyväksi
Vastaamme yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Meillä on valtakunnallisesti, alueellisesti ja paikallisesti toimivat verkostot. Annamme osaamisemme tasavertaisena kumppanina muiden käyttöön. Vahvoilla osaamisalueillamme olemme aloitteellinen yhteistyön kehittäjä.

Vastaamme asiantuntijana tienpidosta
Olemme kansainvälisesti arvostettu tienpidon asiantuntija ja tieliikennejärjestelmän kehittäjä. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus ovat toimintamme perusta. Käytössämme on parhaat tilauskäytännöt kehittyneillä ja toimivilla markkinoilla. Olemme julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa.

Luomme haasteellisen työyhteisön
Tiehallinto on haluttu työpaikka. Henkilöstömme on arvostettua, osaavaa ja motivoitunutta. Työyhteisömme on palkitseva ja tasa-arvoinen. Toimimme avoimesti ja yhtenäisesti. Varmistamme osaamisemme kehittämisen. Kannustamme uuden oppimista ja innovatiivisuutta. Uudistamme aktiivisesti prosessi- ja tiimipohjaisia toimintatapojamme.

YHTEISTOIMINTAA TIENKÄYTTÄJIEN PARHAAKSI

Tiehallinto hankkii avoimilta markkinoilta asiakkaiden ja yhteiskunnan tarpeisiin vastaavaa tienpitoa. Tämän se tekee tienpidon asiantuntemukseensa pohjautuen yhteistyössä arvoverkostonsa kanssa. Arvoverkostoon kuuluvat palvelun tuottajat, monet yhteistyökumppanit ja toimeksiantajat.

Tienkäyttäjät ja kuljetusten tarvitsijat ovat Tiehallinnon kaksi tärkeää asiakasryhmää. Yksityisten henkilöiden liikennetarve voi olla työ-, koulu-, asiointi, loma- tai harrastematka. Elinkeinoelämä, alkutuotannosta jatkojalostukseen, on puolestaan kuljetuksia tarvitsevien tärkein asiakasryhmä. Tähän ryhmään kuuluvat myös mm. kuntien koululaiskuljetukset.

Tiedontarvitsijat ovat kolmas asiakasryhmä. Näitä ovat esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriö, kunnat, erilaiset virastot, yksittäiset kansanedustajat, yliopistot, korkeakoulut, tutkimuslaitokset ja konsulttitoimistot.

Neljäs tärkeä asiakasryhmä koostuu viranomaistoiminnan asiakkaista, kuten mm. korvausten hakijoista sekä lupa- ja sopimuskysymyksissä asioivista. Kaapelin korjaaminen tiealueella, yhtälailla kuin mansikan myynti levähdysalueella edellyttävät aina omat lupansa. Viranomaistoiminnan asiakkaita ovat myös asukkaat, joita suojataan liikenteen melulta tai pohjavesien pilaantumisriskiltä.

Palvelun tuottajille ja toimittajille, kuten urakoitsijoille ja konsulteille, Tiehallinto on palvelujen tilaaja. Tällöin se itse toimii asiakkaan roolissa. Suuri koulutus- ja asennemuokkaustehtävä onkin taata tienkäyttäjille tasokas palvelutuotteen eli tienpidon laatu koko pitkän, markkinoilla kilpailutetun tuotantoketjun osalta aina pienimpään alihankkijaan saakka. Tienkäyttäjät kohtaavat maanteillä tieurakoitsijat päivittäin, eivät Tiehallintoa. Tiehallinto vastaa kuitenkin aina viime kädessä työn jäljestä eli lopputuotteen laadusta.

Tiehallinnolla on myös lukuisia yhteistyökumppaneita, joilla on samankaltaisia tavoitteita yhteiskunnan hyvinvoinnin lisäämiseksi liikenneoloja kehittämällä. Yhteistyön tavoitteena on aina tienkäyttäjän palveleminen. Kaiken yhteistoiminnan tulee tähdätä asiakkaan saamaan lisäarvoon. Yhteistyökumppaneita ovat esimerkiksi kunnat, maakuntaliitot, lääninhallitukset, ympäristökeskukset, yliopistot, korkeakoulut ja tutkimuslaitokset.

Tiehallinnon rahalliset toimintaedellytykset vahvistetaan vuosittain valtion talousarviossa. Toimintaa ohjaavat liikenne- ja viestintäministeriön asettamat tulostavoitteet ja toimintaohjeet. Tiehallinnon on osoitettava päättäjille, mitä tienpidon keinoin voidaan tehdä yksityisten ihmisten ja elinkeinoelämän hyvinvoinnin parantamiseksi. Vaikka lähtökohtana ovat asiakkaiden tarpeet, kaikkiin tarpeisiin ei voida eikä ole yhteiskuntataloudellisesti järkevääkään vastata. Tehdyt ratkaisut ja toimenpiteet on pystyttävä kuitenkin perustelemaan tienkäyttäjille.

Tiehallinto toimii hyvinvoinnin kehittämisen markkinoilla. Organisaation on kyettävä näkemään, mitä palveluja tulee tuottaa, kenen tarpeisiin ja missä laajuudessa. Näillä tuotantoketjuilla on omat yhteiskunnalliset vaikutuksensa. Alilaadun tarjoaminen johtaa kansantaloudelliseen tuhlaukseen. Samasta asiasta on kysymys, jos jollain tuotetulla palvelulla ei ole kysyntää. Toimiva ja aktiivinen vuorovaikutuskenttä varmistaa yhteiskunnan ja asiakkaan etujen palvelemisen tarkoituksenmukaisimmalla tavalla.

SISÄLLYSLUETTELO

Toiminta-ajatus	2
Arvot ja Visio	3
Yhteistoimintaa tienkäyttäjien parhaaksi	4
SISÄLLYSLUETTELO	5
Tiehallinto sopeutui muutokseen	6
Hyvä tulos	8
Liikenne mukavammaksi ja turvallisemmaksi	9
Tavoitetila - keskustelun herättäjä	10
Tiestön kunnon heikkeneminen pysähtyi	11
Tietoa ajallisesti ja alueellisesti	12
Tieolot parantuivat paikoitellen	13
Kustannustehokkaampaa tienpitoa	14
Pääteiden kuntoon ollaan tyytyväisiä	15
Kyllä näillä teillä ajaa	16
Tienkäyttäjätutkimus tärkeä työväline	17
Liikenneturvallisuus - ykkösasia	18
Tienkäyttäjiä palvellaan	20
Lähes miljardin euron panostus	21
Ympäristöystävällistä toimintaa	22
Tärkeät tukipalvelut	24
Tieliikennejärjestelmän asiantuntijat	25
Avaintiedot	26
Tuotto- ja kululaskelma	27
Tase	28
Organisaatio	30
Yhteystietoja	31

TIEHALLINTO SOPEUTUI MUUTOKSEEN

Pääjohtaja Eero Karjaluoto

Vuosi 2002 oli Tiehallinnolle sopeutumisen ja muutoksen vuosi. Uusi asiantuntijaorganisaatio oli kokonaisuudessaan ensimmäistä vuotta toiminnassa. Viitteet muutostilanteen onnistumisesta ovat lupaavia.

Kuluneena vuonna varmistimme toimintastrategioidemme avulla oikean suunnan matkalla visioomme. Meidän tulee ymmärtää liikenneolojen merkitys kansalaisten hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän kilpailukyvylle. Asiantuntijoiden on myös osattava ennakoida toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset. Entistä tärkeämpää on tehdä yhteistyötä muiden osapuolten kanssa maamme koko liikennejärjestelmän eikä vain maantieliikenteen hyväksi.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Tiehallinnon on oltava maamme eturivin asiantuntijaorganisaatio ja kansainvälisesti arvostettu tienpidon osaaja. Tämä edellyttää henkilöstöltä korkeaa sitoutumista ja motivoitumista työhönsä sekä halukkuutta kehittää jatkuvasti omaa osaamistaan.

Vuonna 2002 organisaatiossamme työstettiin myös näkemys maamme tie- ja liikenneolojen tavoitetilasta. Selvitys kuvaa tie- ja liikenneolojen vaikutusta sekä yksityishenkilöiden että elinkeinoelämän päivittäiseen toimintaan. Tie- ja liikenneoloilla on merkitystä myös alueiden elinvoimaisuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä ympäristöön.

Yksi vuoden 2002 merkittävimmistä asioista oli ponnistaminen asiakaskeskeiseen toimintatapaan. Muuttuminen "insinöörivirastosta" palvelu- ja asiantuntijaorganisaatioksi ravisteli vanhoja asenteita ja vuosikymmenten aikana omaksuttua virastokulttuuria. Tiehallinto toimii tiiviissä vuorovaikutussuhteessa kaikkien sidosryhmiensä kanssa. Etusijalla ovat asiakkaat eli tienkäyttäjät ja heidän tarpeensa. Lisäarvoa Tiehallinto pystyy tuottamaan toimimalla yhteistyössä eri yhteistyökumppaneiden, kuten muiden valtion laitosten, kuntien ja maakuntaliittojen sekä palvelujen tuottajien eli korkeakoulujen, tutkimuslaitosten, konsulttitoimistojen ja urakoitsijoiden kanssa. Tuloksellisen toiminnan perusedellytys on, että kanavat tärkeisiin toimeksiantajiin; liikenne- ja viestintäministeriöön, valtioneuvostoon ja eduskuntaan ovat avoimet ja toimivat.

Erittäin merkittävä asia oli myös hankintakäytäntöjen uudistaminen. Tiehallinnolla ei ole enää omaa tuotantotoimintaa. Kaikki palvelut ostetaan markkinoilta kilpailuttaen. Vuonna 2002 kilpailulle avautuivat teiden rakentaminen ja ylläpito. Teiden suunnittelu ja hoito avautuvat kilpailulle vuoden 2004 loppuun mennessä. Siirtymäkauden aikana osa tienpidosta teetetään neuvottelusopimuksin Tieliikelaitoksella.

Hankintatoiminta ei ole pelkästään markkinoilla toimivien yrittäjien kilpailuttamista ja edullisimpien ratkaisujen löytämistä. Kysymys on samalla koko alan kehittämisestä niin, että alan yrittäjät ovat entistä innovatiivisempia ja pystyvät ottamaan yhä suurempia palvelukokonaisuuksia vastuulleen. Tämä merkitsee esimerkiksi tien suunnittelun ja rakentamisen yhdistämistä. Erilaisista urakka- ja konsulttisopimuksista siirrytään palvelusopimuksiin. Käynnissä on suuri oppimis- ja muutosvaihe niin Tiehallinnon kuin palvelujen tuottajienkin osalta. Tulevaisuudessa vaikutukset näkyvät alalla toimivien yritysten parantuneena liike-

toiminnan kannattavuutena. Samalla kehitys tuo tienkäyttäjille konkreettista hyötyä parempina ja edullisempina palveluina.

Markkinoiden kehitystä vauhdittaa myös TEKES:in rahoittama infrateknologia-ohjelma. Sen keskeisenä lähtökohtana on uudistaa hankintakäytäntöjä ja kannustaa palvelujen tuottajia ja toimittajia lisäämään omia innovaatioitaan ja kehittämishankkeitaan. Tienpidon asiantuntemuksessa Suomi on Euroopan kärkimaita.

Tiehallinto pystyi vuonna 2002 toteuttamaan valtiovallan sille asettamat tienpidon tavoitteet. Toiminnan painopiste suunnattiin selkeästi tieverkon kuntoon. Vuosia jatkunut tieverkon rappeutuminen pysähtyi. Tämän mahdollisti osaltaan toiminnan tehostuminen. Tiehallinnon rahoitusresurssit olivat kokonaisuudessaan edelleen niukat.

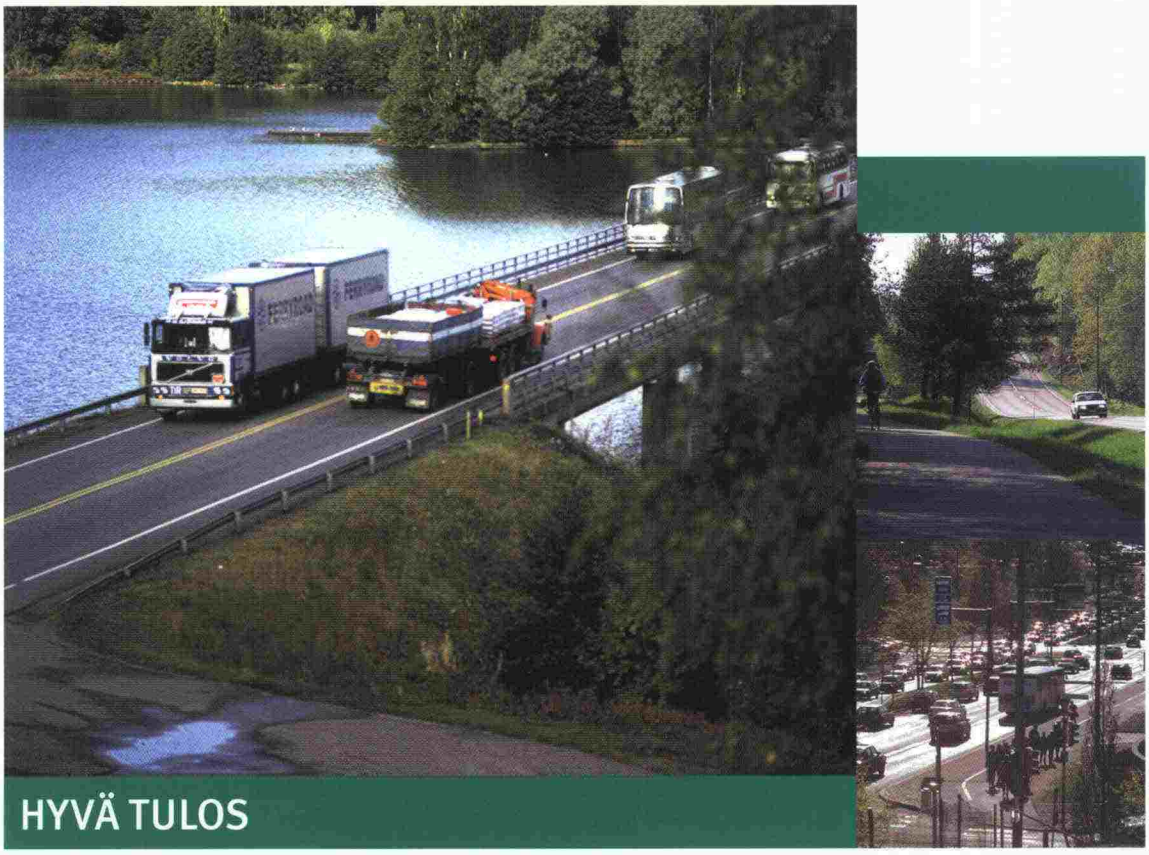
Tienkäyttäjiltä saadut palautteet kertoivat, että pääteiden kuntoon oltiin tyytyväisiä. Alempi tieverkko ei sen sijaan saanut kiitosta. Näitä teitä on maassamme niin paljon, että niiden hoitotason merkittävä nostaminen vaatisi suuria rahoituslisäyksiä. Nykyisiä puutteita on pyritty poistamaan tienhoidon täsmätoimenpitein. Nämä teiden tilapäiset tasokohennukset koskivat mm. linja-auto-, puutavara- ja maitokuljetus- tai massatapahtumien reittejä.

Pääteiden liikenteen tulevaa sujuvuutta ajatellen on erittäin merkittävää, että kuluvana vuonna käynnistetään viisi mittavaa kehittämishanketta: Tampereen läntinen ohikulkutie, Lahti-Heinola -moottoritieosuus, Joroinen-Varkaus -tieosuus, Jyväskylän pohjoinen sisääntulo (Jyväskylä-Kirri) sekä Raision eritasoliittymä. Näitä hankkeita on Tiehallinnossa suunniteltu ja valmisteltu huolella jo vuosien ajan, koska kyseiset tieosuudet ovat pääteiden pahimpia ongelmakohtia.

Vuoden lopulla liikenne- ja viestintäministeriössä valmistui selvitys, jonka yksi keskeinen osa oli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan väylävirastojen kokoaminen Liikennevirastoksi. Tiehallinto on ottanut selvitykseen myönteisen kannan. Tieverkkoa kehitettäessä on samalla pystyttävä arvioimaan sen vaikutukset maamme koko liikennejärjestelmään, kuten joukkoliikenteeseen. Päämääränä tulee olla koko liikennejärjestelmän toimivuus.

Tiehallinnon henkilöstölle vuosi 2002 merkitsi totuttautumista uuteen toimintatapaan. Tienpidon vastuuta annetaan nyt enemmän palvelujen toimittajille. Tiehallinnon henkilöstön tehtävänä on luoda hankkeille hyvät toiminnalliset lähtökohdat. Pelkästään teknisten asioiden sijaan henkilöstö on joutunut yhä enemmän pohtimaan yhteiskunnallisiin vaikutuksiin liittyviä kysymyksiä. Tiehallinnon uuden roolin mukaisesti tienhoitoa tarkastellaan entistä laajemmin yhteiskunnan ja asiakkaiden kannalta. Henkilöstön on pystyttävä arvioimaan tekemiensä ratkaisujen hyöty koko maalle.

Huolimatta organisaatiomuutoksesta ja uusista toimintatavoista henkilöstötyytyväisyys oli kuluneena vuonna hyvällä tasolla ja parantunut edellisestä. Lausunkin Tiehallinnon henkilöstölle parhaimmat kiitokset hyvin tehdystä työstä suurien muutosten keskellä.



HYVÄ TULOS

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvisti Tiehallinnolle 16 eduskunnan asettamaa tulostavoitetta. Näistä 15 saavutettiin hyvin, osin jopa erinomaisesti.

Tienkäyttäjien ja samalla koko yhteiskunnan kannalta merkittävintä oli liikenneturvallisuutta ja tieverkon kuntoa koskevien tavoitteiden saavuttaminen. Tämän mahdollistivat tiekunnon ylläpitoon ja tieturvallisuuteen saatu lisäbudjettirahoitus sekä toiminnan painopisteen suuntaaminen näihin asioihin. Muut tavoitteet koskivat liikenteen toimivuutta ja ympäristönsuojelua.

Perustienpidossa tavoitteeksi asetettiin parantaa liikenneturvallisuutta niin, että onnettomuusriskiä voidaan vähentää 40:llä laskennallisella henkilövahinko-onnettomuudella. Perustienpidon toimenpiteillä saavutettiin 47:n henkilövahinko-onnettomuuden vähenemä. Vuositasolla tämä merkitsee tilastollisesti viiden ihmishengen säästymistä.

Vuonna 2002 tieverkon päällysteitä kyettiin uusimaan yli 1 170 kilometriä enemmän kuin edellisenä vuonna. Tämä merkitsi päällystyskierron nopeutumista 14,5 vuoteen. Vuotta aikaisemmin kierto oli 20 vuotta.

Tienpito oli vuonna 2002 rakenteellisesti kestävällä pohjalla, kun korjausinvestoinnit olivat yhtä suuret kuin tieverkon kuluminen. Tulevien vuosien liikenneoloja ajatellen olisi tärkeää pysyä tällä tasolla.

Liikenteen toimivuuteen liittyvänä tavoitteena oli, ettei sorateille kelirikkoaikaan asetettavien painorajoitusten määrä kasva. Tavoitejaksolla 2002-2005 näitä asetetaan korkeintaan 3 800 kilometrille eli 14 prosenttia nykyisistä sorateistä. Vuonna 2002 painorajoituksia oli noin 1 300 kilometrin matkalla.

Joukkoliikenteen parantamiseksi toteutettiin 52 erilaista hanketta. Kevyen liikenteen väyliä tehtiin yhteensä 111 kilometriä ja niiden yhteydessä rakennettiin 29 ali- tai ylikulkukäytävää.

Pohjavesiä suojattiin kuudessa eri kohteessa. Näistä viisi kuului kiireellistä suojausta tarvitsevien kohteiden joukkoon. Suolan käyttö liukkauden torjunnassa väheni seitsemän prosenttia verrattuna vuosien 1996-2000 keskimääräiseen suolan käyttöön. Myös liikenteen meluntorjunnassa saavutettiin tavoitteet.

Tavoite pitää Tiehallinnon oman toiminnon menot reaalisesti vuoden 2001 tasolla ei toteutunut. Menot lisääntyivät reaalisesti kuudella prosentilla.

LIIKENNE MUKAVAMMAKSI JA TURVALLISEMMAKSI

Tienpidon lähivuosien toimintaa ja tiehallinnon kehittämistä kuvataan Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelmassa vuosille 2004-2007. Liikenne- ja viestintäministeriö antaa toiminta- ja taloussuunnitelmalle lähtökohdat ja käyttää sitä hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelman valmisteluun. Tiehallinnossa toiminta- ja taloussuunnitelma on lähtökohtana vuoden 2004 talousarvioesityksen valmistelulle ja tulosohjaukselle.

Tienpidon painopistealueet lähivuosina ovat tieverkon päivittäisen liikennekelpoisuuden turvaaminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja tieverkon kunnon turvaaminen.

Tiestön päivittäinen liikennekelpoisuus turvataan pääasiassa hoidon toimenpitein. Talvihoidossa palvelutaso ei merkittävästi muutu suunnitelmakauden aikana. Päätiestöllä ajo-olosuhteet ovat hyvät, seututiestöllä tyydyttävät ja yhdysteillä vähintäänkin riittävät.

Tiestön kunnon heikkeneminen on saatu pysäytetyksi lisäämällä rahoitusta ylläpitoon ja korvausinvestointeihin. Suunnitelmakaudella tiestön ja siltojen kunto säilytetään vähintään nykytasolla. Tämä merkitsee lisäpanostusta siltojen kuntoon sen vuoksi, että yhä suurempi määrä silloista on tullut peruskorjausikään. Tiestön heikentyneen kunnon aiheuttamien palvelutasopuutteiden poistamiseen alemman luokan tieverkolla ei näytä olevan mahdollisuuksia.

Liikenneturvallisuuden parantaminen on tienpidon ensisijainen tavoite. Sen lähtökohtana on valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvaamiseksi vuodelta 2001. Periaatepäätöksestä tienpidolle jyvitetty tiukentunut liikenneturvallisuustavoite on vaativa ja sen toteutuminen pitkällä aikavälillä on epävarmaa.

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamisessa on investointien osuus vuosi vuodelta vähentynyt ja nopeusrajoitusten osuus lisääntynyt. Lähivuosina tämä kehitys jatkuu edelleen. Perustienpidon investointeja suunnataan ensisijaisesti pieniin liikenneturvallisuutta tehokkaasti palveleviin toimenpiteisiin, kuten liikenneympäristön pehmentämiseen, taajamanopeusrajoitusten noudattamista tukeviin toimiin ja kevyen liikenteen järjestelyihin. Nopeusrajoituksia tarkistetaan suunnitelmallisesti vaikutusarviointeihin perustuen. Tiehallinto osallistuu automaattisen nopeusvalvonnan toteuttamiseen.

Toiminta- ja taloussuunnitelmaan sisältyy isojen kehittämisinvestointien kori, joka on samansisältöinen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan toiminta- ja taloussuunnitelman investointiohjelman kanssa. Ohjelmaan sisältyvät kaikkien liikennemuotojen isot kehittämisinvestoinnit, joista valitaan vuosittain valtion talousarvioon esitettävät hankkeet. Ohjelma on laadittu yhteistyössä ministeriön kanssa. Isot kehittämisinvestoinnit kohdistuvat vilkkaimmille päätieverkon yhteysväylille ja suurimmille kaupunkiseuduille. Suunnitelmakaudella ei voida vastata kaikkiin tienpidolle asetettuihin tavoitteisiin ja tienkäyttäjien odotuksiin. Tienpidon lähivuosien haasteena on pitkään jatkuneesta muuttoliikkeestä aiheutuva liikenteen merkittävä kasvu suurimmilla kaupunkiseuduilla ja vilkkaimmilla päätiejaksoilla sekä tiestön peruspalvelutasosta huolehtiminen vähenevän liikenteen alueella. Suurimpien kaupunkiseutujen pääväylillä liikenne ruuhkautuu ja joukkoliikenteen olosuhteet heikkenevät. Suurimmalla osalla tieverkkoa sujuvuus säilyy hyvänä.

Tiehallinnolla on keskeisten painotusten lisäksi riittämättömät rahoitusmahdollisuudet muiden tavoitteiden tukemiseen. Tiehallinto on arvioinut, että perustienpidon rahoitustasolla 710 miljoonaa euroa olisi mahdollista kohtuullisesti vastata yhteiskunnan tienpidolle esittämiin odotuksiin.

TAVOITETILA - KESKUSTELUN HERÄTTÄJÄ

Tiehallinto työsti valmiiksi tie- ja liikenneolojen tavoitetilaselvityksen. Kyseessä ei ole varsinainen tienpidon suunnitelma, vaan asiantuntijanäkemys tie-ja liikenneoloista käytävän yhteiskunnallisen keskustelun herätteeksi.

Pari vuotta sitten toiminnan ohjauksen välineeksi laadittu pitkän tähtäimen suunnitelma (PTS) joutuu nojautumaan asetettuihin rajallisiin raharaameihin. PTS ei pysty myöskään tuomaan selkeästi esille tie- ja liikenneoloihin kohdistuvia moninaisia tarpeita eikä kehittämistarvetta kokonaisuudessaan. PTS-työn pohjalta saattaa syntyä myös mielikuva, että tienkäyttäjille tarjottava palvelutaso on riittävä eikä tienpitoon tarvita enempää rahaa. Näin ei kuitenkaan pitkällä aikavälillä ole.

Tie- ja liikenneolojen tavoitetila lähtee yhteiskunnan tarpeista ja halutuista vaikutuksista. Liikenteen tasoa ja tieolojen nykytilaa katsotaan sekä yksityisten ihmisten että elinkeinoelämän tarpeiden kannalta ja arvioidaan, paljonko pitäisi investoida, jotta tieolot vastaisivat tarpeita. Huomioon otetaan myös erilaiset yhteiskunnalliset vaatimustasot. Tie- ja liikenneoloilla on merkitystä alueiden elinvoimaisuuden, ihmisten sosiaalisen tasa-arvon, liikenneturvallisuuden ja ympäristöasioiden kehityksessä.

Selvityksessä tavoitteelliset olot on kuvattu erikseen pääteiden keskeiselle osalle eli ns. runkoverkolle, muille pääteille, maaseudun perusverkolle eli seutu- ja yhdysteille, pääkaupunkiseudulle sekä muille kaupunkiseuduille. Tarkasteluaikaväli on 20 vuotta.

Tänä aikana tiestöön pitäisi investoida yhteensä 9,3 miljardia euroa, jotta tavoitetilan edellyttämät toimenpiteet saataisiin toteutettua. Keskimääräisiksi vuosikustannuksiksi laskettuna tavoitetila vaatisi noin puolitoistakertaista rahoitustasoa viime aikojen vuosibudjetteihin verrattuna. Eniten panostusta tarvitaan laajennus- ja uusinvestointeihin. Ylläpidon ja korvausinvestointien osalta tähtäimenä tulee olla optimikunto. Jatkossa tämä mahdollistaisi elinkaarikustannusten kannalta taloudellisimman toiminnan. Tavoitetilan mukainen palvelutaso edellyttää hoitoon, ylläpitoon ja liikenteen hallintaan käytettäväksi 485 miljoonaa euroa vuodessa. Se on noin 15 prosenttia enemmän kuin nykyinen rahoitustaso.

TIESTÖN KUNNON HEIKKENEMINEN PYSÄHTYI

Maamme tieverkko käsittää yleiset tiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Koko tieverkon pituus on noin 386 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 280 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä.

Tiehallinnon vastuulla olevien yleisten teiden yhteispituus oli vuoden 2002 lopussa 78 137 kilometriä. Valta- ja kantateitä (pääteitä) oli 13 260 kilometriä, näistä moottoriteitä 603 kilometriä. Suurin osa tiepituudesta, 64 877 kilometriä, on seutu- ja yhdysteitä. Ne edustavat liikenteestä vain runsasta kolmannesta. Kevyen liikenteen väyliä oli 4508 kilometriä.

Tienpidon painopiste oli nykyisen tieverkon hoidossa ja ylläpidossa. Maanteidemme kunnon pitkään jatkunut heikkeneminen saatiin pysäytettyä panostamalla selvästi edellisiä vuosia enemmän ylläpitoon ja korvausinvestointeihin (korjausrakentamiseen). Vuonna 2002 ylläpito- ja korvausinvestointeihin käytettiin yhteensä 195 miljoonaa euroa, vastaten 134 miljoonaa euroa vuonna 2001.

Päällystettyjen teiden määrä maassamme on yhteensä 50 355 kilometriä. Kuluneena vuonna teitä päällystettiin 3 540 kilometrin matkalla. Vuonna 2001 vastaava määrä oli 2 370 kilometriä. Pääteiden kunto olikin hyvä. Muilla päällystetyillä teillä rappeutuminen saatiin pysäytettyä.

Sorateillä kelirikkorajoitusten alaisten teiden määrä oli laskusuunnassa. Vuonna 2002 kelirikkoisia teitä oli noin 465 kilometriä. Ongelmana oli edelleenkin soratiestömme kauttaaltaan heikko rakenteellinen kunto.

Maassamme on 13 979 siltaa. Pääosa näistä on hyväkuntoisia. Huonokuntoisten siltojen määrä on kuitenkin kasvamassa nopeammin, kuin niitä on mahdollista korjata. Tämä johtuu siitä, että voimakkaan tienrakennuskauden sillat enenevässä määrin tulevat korjausikään.

Tienpidon hoidon taso säilytettiin nykyisellään. Hoitourakoissa urakoitsijoiden laatuvaatimuksiin ja niiden toteuttamisen valvontaan kiinnitettiin entistä enemmän huomiota. Maamme päätiestöllä ajo-olosuhteet olivat hyvät. Seutu- ja yhdysteillä ne olivat vähintäänkin riittävät. Kevyen liikenteen palvelutaso oli hyvä.

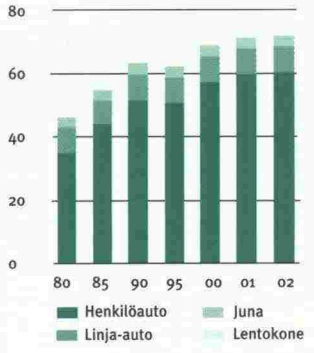
Maaseudun perusverkon palvelutaso varsinkaan talviliikenteen osalta ei kuitenkaan ollut tienkäyttäjiä tyydyttävä. Varsinkin ammattiliikenne koki alemmalla tieverkolla ongelmaksi liukkauden torjunnan puutteet, erityisesti pitkät toimenpideajat (odotusajat). Pitkän, vähäliikenteisen verkon hiekoittamista ei käytännössä voi toteuttaa kädenkäänteessä. Tilannetta pyrittiin parantamaan täsmäkohdentamalla tienhoitoa niin, että ne tiet, joilla liikenteellä on erityistarpeita, hoidettiin muita teitä paremmin ja nopeammin.

Vähäliikenteisellä tieverkolla alimpaan hoitoluokkaan kuuluu noin 41 000 kilometriä tiestöä eli yli puolet koko yleisten teiden verkosta. Kaikkia näitä teitä ei ole mahdollista pitää hyvässä kunnossa niin, etteikö tiestöllä välistä esiintyisi ongelmia. Tienhoidon täsmätoimenpitein turvataan tärkeiden kuljetusten turvallinen sujuvuus tietyillä tieverkon osilla tiettyinä aikoina.

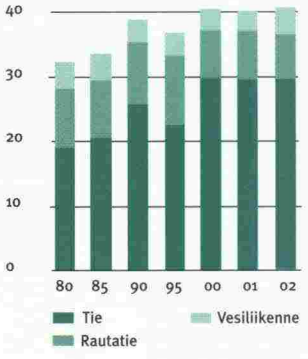
Talviliukkauden torjunnassa suolojen käyttöä pohjavesivaikutusten vähentämiseksi on pienennetty viime vuodet talviolosuhteiden sallimissa puitteissa. Vähentäminen on kohdennettu erityisesti pohjavesialueille. Kaikkiaan maamme maanteille on 1960-luvulta lähtien levitetty 2,6 miljoonaa tonnia suolaa. Vuositasolla määrä on ollut 80-100 000 tonnia. Pohjavesien laatua maanteiden talvisuolaus ei ole kuitenkaan pilannut.

TIETOA AJALLISESTI JA ALUEELLISESTI

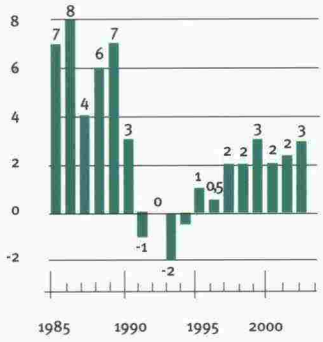
Kotimaan henkilöliikenne,
mrd.henkilökm



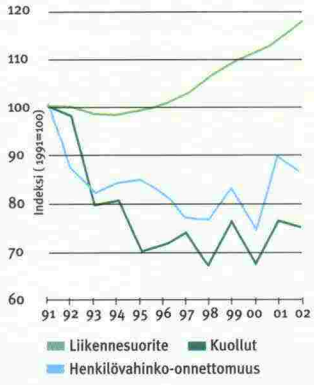
Kotimaan tavaraliikenne,
mrd.tonnikm



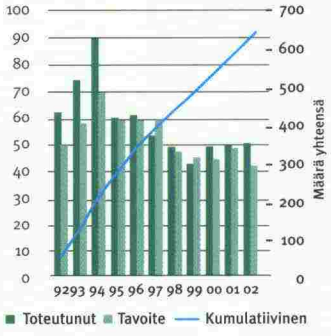
Tieliikenteen vuotuinen muutosprosentti



Liikenneturvallisuus

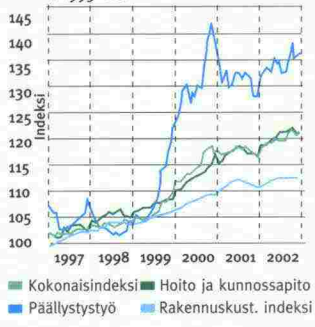


Tiehallinnon toimin saavutetut laskennalliset henkilövahinko-onnettomuusvähenemät

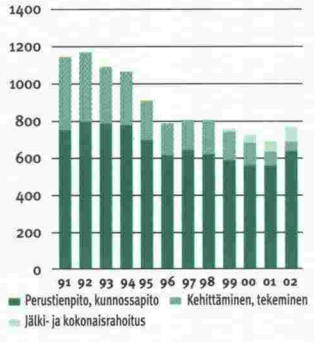


Päällysteiden uusimismäärät

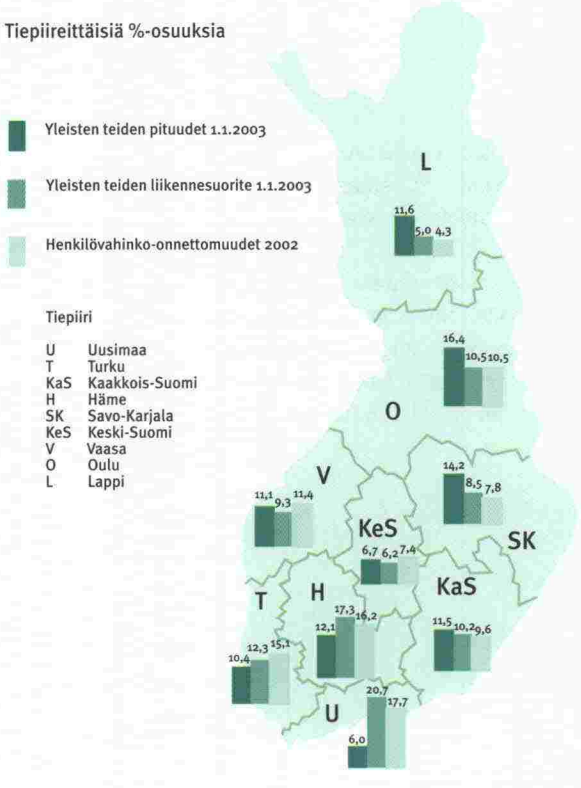
Kustannustason kehitys
V. 1995=100



Tienpidon rahoitus
Milj. euroa

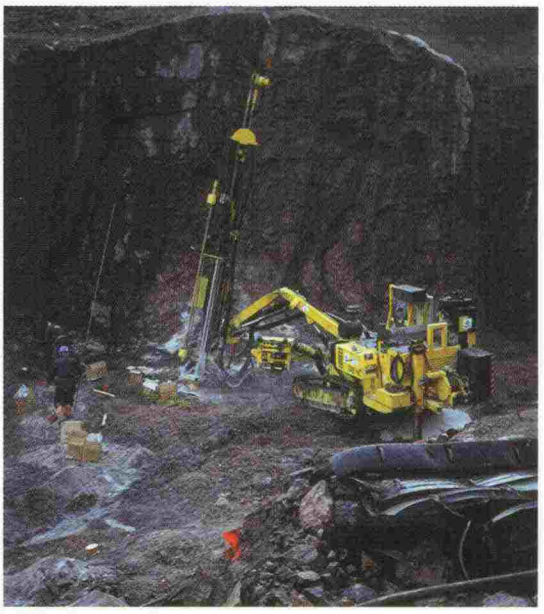


Tiepiireittäisiä %-osuuksia



TIEOLOT PARANTUIVAT PAIKOITELLEN

Perustienpidon laajennus- ja uusinvestoinnit suunnattiin ensisijaisesti liikenneturvallisuutta tehokkaasti edistäviin toimenpiteisiin. Vuoden aikana saatiin päätökseen Pori-Ulvila tien muuttaminen nelikaistatieksi. Kehittämisinvestoinneista käynnissä oli vt 1 Paimio-Muurla ja vt 4 Liminka-Oulu -moottoritieosuuksien rakentaminen, vt 6 Koskenkylä-Kouvola ja vt 9 Orivesi-Muurame -tieosuuksien parantaminen pääosin nykyiselle paikalleen sekä Kehä III:n lisäkaistojen ja eritasoliittymien rakentaminen Lentoasematien ja Tikkurilan välille. E18 Lohja-Lohjanharju moottoritieosuuden rakentamisen valmistelu käynnistettiin vuoden lopulla. Rakennustöitä ei kuitenkaan voitu aloittaa, koska tiesuunnitelman valitusten käsittely oli kesken. Viimeistelytöitä tehtiin Hämeenlinna-Kulju, Kehä II Länsiväylä-Turuntie ja Kemi-Tornio osuuksilla. Näiden kaikkien edellä mainittujen toimenpiteiden kustannukset vuonna 2002 olivat yhteensä 108 miljoonaa euroa.



Vuonna 2003 käynnistetään puolestaan viisi uutta merkittävää kehittämishanketta. Tampereen läntiselle kehätielle rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen 21 kilometrin matkalle. Ongelmallisen Nokian moottoritien eritasoliittymä rakennetaan uudestaan ja viittä muuta eritasoliittymää täydennetään. Lisäksi tehdään viisi kokonaan uutta eritasoliittymää. Melusuojauksia tulee 12 kilometrin matkalle.

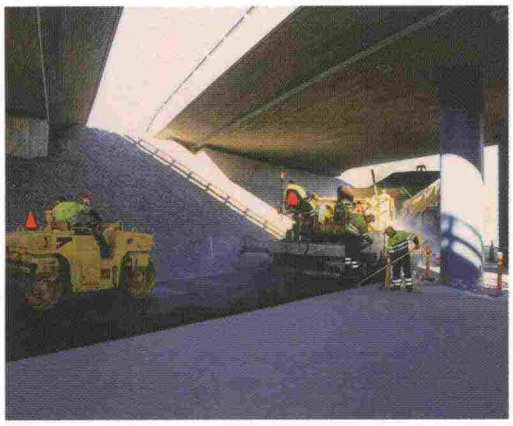
Lahti-Heinola ohituskaistatie muutetaan moottoritieksi rakentamalla toinen ajorata 27 kilometrin matkalle. Tien länsipuolen ramppeja parannetaan ja tienvarsipalveluita kehitetään. Moottoritieosuudelle rakennetaan 27 siltaa, joista yksi on hirvisilta. Meluntorjuntaa on 11 kilometrin matkalla. Samoin pohjavesialueita suojellaan.

Valtatie 5:n Joroinen- Varkaus tieosuus parannetaan pääosin uuteen paikkaan. Välillä Joroinen-Kuvansi on neljä ohituskaistaa, joista kaksi on varustettu keskikaiteella. Osuus Kuvansi-Varkaus on kaksiajoratainen. Liittymät uudella tielinjalla ovat eritasoisia. Vanha tie jää rinnakkaistieksi palvelemaan paikallisliikennettä sekä erikoiskuljetuksia ja kevyen liikenteen tarpeita.

Valtatie 4:llä Jyväskylän pohjoinen sisääntulo välillä Jyväskylä-Kirri rakennetaan viiden kilometrin matkalta kapealla keskikaistalla ja kavennetuin pientarein varustetuksi moottoritieksi. Osuudelle tehdään kolme eritasoliittymää. Meluhaitat torjutaan meluseinin ja –vallein. Kirrin pohjavesialue suojataan.

Valtatie 8 Raision kohdalla rakennetaan nelikaistaiseksi sekaliikennetieksi 3,5 kilometrin matkalla. Kustavintie siirretään uuteen paikkaan kilometrin matkalla ja liittymä valtatiehen toteutetaan eritasoliittymänä. Kevyen liikenteen verkkoa ja rinnakkaisjärjestelyjä täydennetään ja Venheen asuntoalueen kohdalle rakennetaan melusuojaus.

Kyseisten kehittämishankkeiden kustannusarvio on yhteensä 218 miljoonaa euroa.



KUSTANNUSTEHOKKAAMPAA TIENPITOA

Maamme tienpito avautuu yleiseen kilpailuun neljän vuoden siirtymäkauden aikana vuoden 2004 loppuun mennessä. Siirtymäkaudella ne osat tienhoidon alueurakoista ja suunnitteluhankkeista, mitkä eivät ole vielä avoimessa kilpailussa, teetetään neuvottelusopimuksin Tieliikelaitoksella. Suunta on kuitenkin niin teiden rakentamisen ja ylläpidon kuin suunnittelun ja hoidonkin osalta kohti avointa kilpailua. Vuonna 2002 kilpailutettiin toinen neljännes yleisten teiden hoidosta eli 26 hoidon alueurakkaa. Näistä Tieliikelaitos voitti 22 urakkaa ja yksityiset urakoitsijat neljä. Vuonna 2001 kilpailutettujen hoidon alueurakoiden määrä oli 23, joista Tieliikelaitos voitti 17. Rakentamisen ja ylläpidon hankkeet avattiin vuoden 2002 aikana kokonaan avoimeen kilpailuun.

Yleisten teiden tuotteiden ja palvelujen kilpailuttaminen on johtanut hintatason alentumiseen. Kilpailu toimi tässä mielessä hyvin myös vuonna 2002. Kilpailutettujen sopimusten hinnat alittivat selvästi Tiehallinnon omat kustannusarviot. Hoidossa säästöt olivat kahdeksan prosenttia, ylläpidossa 13 prosenttia, rakentamisessa 11 prosenttia ja suunnittelussa kahdeksan prosenttia.

Pitemmän päälle hintatason pudottaminen on kuitenkin mahdollista vain alan yrittäjien tuottavuutta parantamalla. Tähän tähtäävät osaltaan TEKES infrateknologia- ohjelmallaan sekä Tiehallinnon vuoden 2002 aikana laatima, uusi vuoteen 2007 ulottuva hankintastrategia. Niiden perusajatuksena on kannustaa urakoitsijoita ja suunnittelijoita lisäämään omia innovaatioitaan ja kehittämishankkeitaan ja siten nostamaan tuottavuuttaan. Kun alan tuottavuus kasvaa, urakoitsijoiden katetaso ja kilpailukyky paranevat. Tavoitteena on aito win-win tilanne, josta hyötyvät niin markkinoilla toimivat yritykset kuin Tiehallintokin.

Hankintastrategiassa määriteltiin, miten hankintoja tullaan seuraavien vuosien aikana kehittämään, millaisia menettelytapoja tullaan ottamaan käyttöön ja miten ne tuodaan markkinoille. Hankintakäytäntöjä kehitettäessä toimittiin tiiviissä yhteistyössä urakoitsijoiden ja konsulttien kanssa. Samoin TEKES:in kanssa oli käynnissä merkittäviä hankintamenettelyjen kehittämishankkeita.

Yleislinjaustensa mukaisesti Tiehallinto siirtyy hankkimaan markkinoilta laajempaa osaamista vaativia palvelukokonaisuuksia. Mahdollisuus on mennä joissakin hankkeissa pitkienkin palveluketjujen hankintaan, jolloin mukana olisi myös rahoitus Lahden moottoritien tapaan.

Alan yrittäjille lähivuodet ovat haasteellisia. Maassamme ei ole ollut kovinkaan monia yrityksiä, jotka pystyvät yksin toimittamaan isoja tienpidon palvelukokonaisuuksia. Tarvittavaa lisäosaamista joudutaan hankkimaan joko verkottumalla tai tekemällä työyhteenliittymiä. Lähivuosien avainasioita ovatkin verkottumisyhteistyö ja erilaiset kumppanuuskuviot.

Hankintamenettelyjen uudistaminen merkitsee myös Tiehallinnolle osaamishaastetta. Urakat ja konsulttitoimeksiannot on pystyttävä ratkaisemaan uusin kokonaistaloudellisin perustein. Lopputuotteen on vastattava Tiehallinnon asettamia toimivuusvaatimuksia. Arvioinnin kohteena ovat mm. tienkäyttäjäasiakkaisiin, liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutukset, koska Tiehallinto viime kädessä vastaa lopputuotteen laadusta.

PÄÄTEIDEN KUNTOON OLLAAN TYYTYVÄISIÄ

Tienkäyttäjät, niin yksityishenkilöt kuin ammattiautoilijat, olivat viime vuoden talvella ja kesällä tehtyjen tienkäyttäjätyytyväisyystutkimusten mukaan tyytyväisiä maamme pääteiden eli valta- ja kanteiden kuntoon ja tilaan. Sen sijaan muiden teiden hoitoon sekä päällysteiden ja etenkin sorateiden kuntoon oltiin tyytymättömiä. Liikenteen koettiin yleisesti ottaen sujuvan maanteillämme hyvin. Autoilijat eivät kokeneet liikkumistaan turvattomaksi. Uusia teitä ei tienkäyttäjien mielestä tarvita. Tieverkosto on Suomessa riittävän tiheä.

Yksityishenkilöt olivat pääteiden talvihoitoon erittäin tyytyväisiä ja kokivat tilanteen parantuneen edellisestä talvesta. Myös ammattiautoilijat olivat tyytyväisiä pääteiden lumen auraukseen, tiepinnan tasaisuuteen ja liukkauden torjuntaan. Tyytyväisyys pääteiden päällysteiden kuntoon oli myös kasvanut entisestään. Teiden hoito oli tiepiireittäin tasalaatuista. Merkittäviä eroja tiepiirien kesken ei ilmennyt kesällä eikä talvellakaan.

Autoilijoiden tyytyväisyyserot pääteiden ja muiden teiden välillä olivat sen sijaan selkeät. Muiden teiden kuntoon sekä yksityishenkilöt että varsinkin ammattiautoilijat olivat tyytymättömiä. Talvella lumen auraauksen oikea-aikaisuus ja liukkauden torjunta sekä kesällä päällysteiden huono kunto ärsyttivät näillä teillä liikkuvia autoilijoita. Yksityishenkilöiden mielestä jalankulku- ja pyöräteitä pitäisi rakentaa lisää. Näiden väylien hoitoon ei oltu tyytyväisiä.

Autoilijat arvostivat liikenteen sujuvuuden korkealle. Talvella liikenne oli yksityishenkilöiden mielestä taajamissa ja kaupunkiseuduilla melko sujuvaa ja pääteillä taajamien ulkopuolella sujuvaa. Kesällä liikenne sujui yksityishenkilöiden mielestä vieläkin paremmin. Ammattiautoilijat eivät pitäneet liikenteen sujuvuutta ongelmana minään vuodenaikana.

Autoilijoiden mielestä Tiehallinnon tulisi panostaa eri-

tyisesti muiden kuin pääteiden talvihoitoon sekä kesällä sorateiden ja muiden päällystettyjen teiden kuntoon. Pääteillä nykyisen kunnon säilyttäminen olisi riittävää. Levähdys- ja pysähtymisalueiden samoin kuin linja-autopysäkkien verkoston kattavuus koettiin riittäväksi. Niiden palvelutasoon tai viihtyvyyteen ei sen sijaan oltu tyytyväisiä.

Nopeusrajoitusten alentamisen liikenneturvallisuuden parantamiseksi hyväksyisi taajamien osalta noin puolet yksityishenkilöistä ja neljännes ammattiautoilijoista. Nopeusrajoitusten pudottamista taajamien ulkopuolella puoltaisi reilu 30 prosenttia yksityishenkilöistä ja 10 prosenttia ammattiautoilijoista. Linja-autoja käytti päivittäin vajaa 10 prosenttia suomalaisista. Kesällä säännöllisesti pyöräilevien määrä oli 31 prosenttia ja talvella kahdeksan prosenttia.

Tiehallinnon Tieinfokioskit tunnettiin selvästi yleisemmin kuin Tienkäyttäjän linja, puh. 0200 2100, johon voi ilmoittaa liikenteen häiriöistä. Tieinfokioskit tunsi noin puolet yksityishenkilöistä ja 75 prosenttia ammattiautoilijoista. Niitä oli käyttänyt yksityishenkilöistä 17 prosenttia ja ammattiautoilijoista 31 prosenttia. Tähän uuteen palvelumuotoon oltiin erittäin tyytyväisiä. Tienkäyttäjän linjan tunsi noin 10 prosenttia yksityishenkilöistä ja runsas 50 prosenttia ammattiautoilijoista. Linjaa käyttäneet arvostivat palvelun hyväksi.

KYLLÄ NÄILLÄ TEILLÄ AJAA

Suomen Kuorma-autoliiton (SKAL) toimitusjohtaja Seppo Sainio.

”Maamme päätieverkko on kohtuullisessa, ajettavassa ja ihan turvallisessakin kunnossa, kunhan siellä noudatetaan liikennesääntöjä”, kiteyttää Suomen Kuorma-autoliiton (SKAL) toimitusjohtaja Seppo Sainio.

”Meille ei ole tullut uusia tietarpeita. Maamme tieverkosto on hyvin kattava. Tieverkon yhdistävyys on raskasta liikennettä ajatellen toimiva. Toki kuorma-autoilijamme haluavat lisää kaupunkien ohitusteitä, ohituskaistoja ylämäkiin ja isompia liikenneympyröitä, jottei olisi pakko ajaa keskiympyrän yli. Ja tietysti tarvittaisiin lisää moottoriteitä. Silloin henkilöautoille raskaiden kulkuneuvojen ohittaminen ja kohtaaminen tapahtuisivat ongelmitta. Ohitukset ovat riskialttiita. Liikennevirran nopeus tulisi pitää niin tasaisena kuin mahdollista. Näin ei syntyisi turhia ohitustarpeita. Kun mennään samassa virrassa, kenenkään ei ole pakko ohitella.”

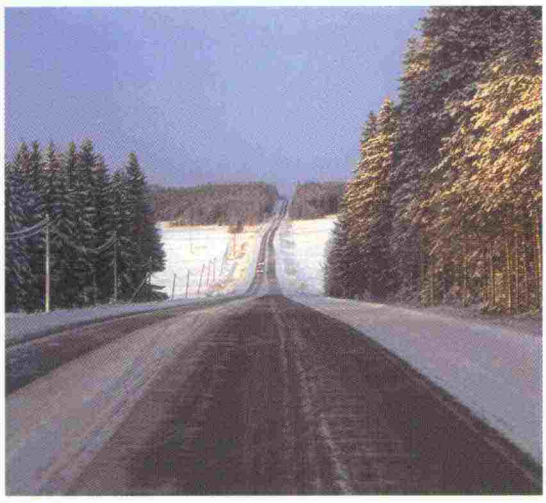
“Eniten meitä huolestuttaa maanteidemme alemman asteen tieverkon hoitotaso nimenomaan talvella. Alemman asteen tieverkon talvihoidon odotusajat ovat mielestämme liian pitkiä. Auraa tai liukkauden torjuntaa joudutaan odottamaan useitakin tunteja. Olemme osa elinkeinoelämän kiihkeärytmistä ketjua, jolle on tärkeää, että kaikki sujuu aikataulujen mukaisesti.”

“Suuri osa maamme elinkeinoelämälle tärkeistä kuljetuksista lähtee todella kaukaa taajamien ulkopuolelta ja osa niistä päätyy myös sinne.”

”Elintarvikeketjut ja yritykset tarvitsevat tavarakuljetuksia niin arkisin kuin viikonloppuinakin. Joissakin Keski-Euroopan maissa raskaalle liikenteelle on asetettu viikonloppurajoituksia. Meille nämä eivät sovi. Tavaraliikenteen kuljetussuorite maamme tieverkolla asukasta kohti laskettuna on kaksin- kolminkertainen Keski-Euroopan maihin verrattuna. Meillä jo pitkistä etäisyyksistä johtuen varastot liikkuvat maanteillä. Viikonloppuajojen kieltäminen aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia elinkeinoelämälle ja koko yhteiskunnallemme”, korostaa Seppo Sainio.

”Siksi myöskään liikenteen nopeusrajoituksia ei pidä pudottaa parittomiin lukuihin. EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksien ollessa voimassa nopeusrajoitusten alentaminen lisäisi merkittävästi yritystoiminnan kustannuksia. Maamme raskaan liikenteen kalusto on rakennettu toimimaan turvallisesti ja tehokkaasti nykyisten nopeusrajoitusten puitteissa. Sen sijaan taajamien lähettyvillä pitäisi olla enemmän alueita, joihin perävaunun voisi jättää parkkiin. Myös tasokkaiden levähdys- ja pysäköimisalueiden rakentaminen olisi tärkeää. Kaikkien kuljettajien on tiedettävä, missä näitä hyviä palveluja on tarjolla ja mitkä levähdyspaikoista esimerkiksi pohjoisessa Suomessa pidetään talvella aurattuina.”

TIENKÄYTTÄJÄTUTKIMUS TÄRKEÄ TYÖVÄLINE



"Savo-Karjalan tiepiirissä, kuten varmaan muissakin tiepiireissä, kiinnitetään entistä enemmän huomiota tienkäyttäjätyytyväisyystutkimusten tarjoamien tietojen hyödyntämiseen. Tutkimukset ovat meille tärkeä työväline ja antavat myös pohjan omien, tiepiirikohtaisten selvitysten tekemiselle", toteaa Savo-Karjalan tiepiirin kehittämispäällikkö Timo Hulkko.

"Talvitutkimus kertoi meille mm., että Pohjois-Karjalan puolella tienkäyttäjien arviot olivat kauttaaltaan kriittisempiä kuin Pohjois-Savossa. Vaikka ero ei olekaan tilastollisesti merkittävä, pidämme asiaa niin tärkeänä, että olemme käynnistäneet laajan tutkimuksen saadaksemme selville, mistä nämä erot johtuvat. Selvitämme myös, löytyisikö tutkimustulosten pohjalta menetelmiä kehittää hankintakäytäntöön soveltuvia arviointitapoja niin, että tulevaisuudessa urakoitsija voitaisiin palkita bonuksella, jos tienkäyttäjätyytyväisyys olisi poikkeuksellisen suuri."

"Olemme käyttäneet vuosittaisia tyytyväisyystutkimuksia myös seurantavälineenä. Talvesta 1999 lähtien toimenpiteitämme on kohdistettu entistä tarkemmin tienkäyttäjien tarpeiden mukaan. Tämä on taannut esimerkiksi sen, että bussireiteillä aura-auto kulkee aamulla reitit läpi ennen bussia. Täsmähoitoa toteutetaan myös, kun jollakin alueella ovat vaikkapa turvekuljetukset käynnissä. Käyttöön on otettu myös juhlapyhien superlaatu eli juhlapyhinä, kuten jouluna ja pääsiäisenä, on teillämme erityisvalmius. Samoin vilkkaimpana aikana esimerkiksi Tahkovuoren matkailukeskuksen teistä pidetään erityistä huolta. Nyt meillä on käynnissä puolestaan kesäajan täsmätoimenpiteiden kehittämistyö", kertoo Timo Hulkko.

"Valtakunnalliset tutkimukset ovat meille hyvää perusmateriaalia. Näiden lisäksi teemme tarkempia alueellisia selvityksiä. Uutena menettelytapana olemme kokeilleet 10-15 hengen ryhmähaastatteluja. Tienkäyttäjiä haastateltiin heidän kokemistaan ongelmista ja pyrittiin löytämään tienhoidollisia erityiskohteita. Esille nousivat mm. kunnalliset kesäjuhlatapahtumat. Tällöin vihertöitä pystyttiin suunnittelemaan niin, että viherhoitomme tuki juhlaa parantamalla tapahtumakunnan ympäristöilmettä. Tällaisetkin asiat ovat osa tiepiirien asiakaslähtöistä toimintaa."

LIIKENNETURVALLISUUS - YKKÖSASIA

Tiehallinto on sitoutunut parantamaan tiestömme liikenneturvallisuutta parhain käytettävissä olevin keinoin. Vuonna 2002 ennakkotietojen mukaan tieliikenneonnettomuuksissa kuoli yhteensä 413 henkilöä, joista yleisillä teillä 319 henkilöä. Vastaavat luvut vuonna 2001 olivat 441 ja 331 henkilöä. Yleisten teiden liikenteessä tapahtui 3 540 henkilövahinkoihin johtanutta onnettomuutta vuonna 2002.

Liikenneturvallisuus on pysyvä osa Tiehallinnon toimintaa. Toimintalinjoja laadittaessa pääteiden kehittämisen vuoden 2002 tärkein tavoite oli liikenneturvallisuuden lisääminen. Liikennekuolemista lähes 60 prosenttia tapahtuu pääteillä. Myös taajamateiden ja kaupunkiväylien turvallisuutta parantavat toimenpiteet olivat keskeisellä sijalla. Vuoden 2002 lopussa jo kolmanneksessa taajamiin sijoittuvista yleisistä teistä nopeusrajoitus oli joko 30 tai 40 kilometriä tunnissa.

Viime syksynä perustettiin liikenneturvallisuusasioiden yhteistyöryhmä tehostamaan liikenneturvallisuustietämyksen välittymistä organisaatiossa. Yhteistyöryhmä koottiin tiepiirien ja keskushallinnon tehtävälohkojen edustajista. Myös tiepiirien liikenneturvallisuusinsinöörien ja vastaavien asiantuntijoiden keskinäinen yhteydenpito oli tiivistä.

Tiehallinto toimi kiinteässä yhteistyössä muiden liikenneturvallisuutta edistävien tahojen kanssa ja liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa. Alueellisella tasolla asioita hoidettiin yhdessä läänien, maakuntien ja kuntien kanssa. Aikaisempien vuosien tapaan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laatimista ja seurantaa jatkettiin yhteistyössä kunnan asiantuntijoiden, Liikenneturvan ja poliisin kanssa. Vuoden aikana sisäministeriön poliisiosaston kanssa valmisteltiin yhteistyösopimus, johon kirjattiin yhteiset tärkeät asiat, kuten esimerkiksi molempia osapuolia hyödyttävä tiedonvaihto ja liikenteen automaattivalvonnan laajentaminen.

Liikenteen automaattivalvontaa lisättiin vuonna 2002 yhteistyössä poliisin kanssa 70 kilometriä. Automaattisesti valvotun tiestön kokonaismäärä oli 322 kilometriä. Laadittavana olevan kolmivuotisohjelman tavoitteena on päästä 800 kilometrin automaattivalvontaan tieliikenteen turvattomimmilla päätieosuuksilla.

Kuluneena vuonna käynnistyi myös ns. LINTU- hanke eli liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma vuoteen 2005, jonka kantavana perusajatuksena on visio liikenneturvallisuudesta. Sen mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Hankkeen rahoittajina ovat liikenne- ja viestintäministeriö, Ajoneuvohallintokeskus ja Tiehallinto. Yksittäisten projektien ohjaukseen osallistuu lisäksi asiantuntijoita mm. Liikenneturvasta, sisäministeriöstä ja ympäristöministeriöstä. Tiehallinnon omassa tutkimus- ja kehittämisohjelmassa on puolestaan jatkettu erityisesti pääteiden turvallisuutta parantavien ratkaisumallien kehittämistä.

Tiehallinnon mahdollisuudet vaikuttaa liikenneturvallisuuteen rajoittuvat lähinnä fyysiseen toimintaympäristöön. Keinot tienkäyttäjien asenteiden ja liikennekäyttäytymisen muuttamiseen ovat rajalliset. Ajantasaista tietoa tiestön ja liikenteen tilasta on kehitetty ja välitetty eri kanavia käyttäen tiellä liikkujille.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti Tiehallinnon tulostavoitteeksi vähentää toimenpiteillään 42 laskennallista henkilövahinko-onnettomuutta. Tavoite saavutettiin. Toimet suunnattiin ensisijaisesti liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaisiin toimenpiteisiin. Pääteillä liikenteen solmukohtiin rakennettiin lisää ajokaistoja ja ylämäkiin ohitusmahdollisuuksia. Riistaaitoja rakennettiin mahdollisuuksien mukaan. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä valmistui 111 kilometriä ja kevyelle liikenteelle soveltuvia eritasoyhteyksiä 29 kappaletta.

Kuluneena vuonna käynnistyi myös selvitys, onko tarvetta tarkistaa nykyistä nopeusrajoitusjärjestelmää. Talvikaudella 2002-2003 talvinopeusrajoituksia oli 10 120 kilometrin matkalla. Näistä moottoriteiden osuus oli 410 kilometriä ja muiden teiden 9 710 kilometriä. Vaihtuvia nopeusrajoituksia oli 240 kilometrin matkalla.

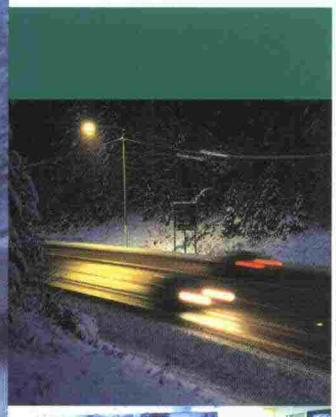
Nykyisin käytössä olevat talvirajoitukset vaikuttavat henkilövahinkoja vähentävästi, vaikka liikenteen keskinopeudet eivät alenekaan kuin 3-10 kilometriä tunnissa. Tällä toimenpiteellä henkilövahingot vähenevät 15-20 prosenttia. Tienkäyttäjälle keskinopeuden pieni aleneminen ei ole olennainen haittatekijä. Liikenteen sujuvuus ei heikkene eivätkä matka-ajat pitene merkittävästi. Liikennevirta tasaantuu ja ohitustarve vähenee. Tienkäyttäjän mahdollisuus ennakoida eteen tulevia tilanteita on myös parempi, kun mahdollisimman moni toimii säännösten ja olosuhteiden mukaan.

Kuljettajan suurin ongelma on sopivan nopeuden arviointi muuttuvissa liikennetilanteissa. Kelin nopea vaihtuminen on aina yllättävä tilanne. Liian suuri ajonopeus ja ajajan väärä arviointi senhetkisestä tilanteesta maantiellä lisäävät onnettomuusriskiä niin talvella kuin kesälläkin. Selvitysten mukaan keskinopeuksien aleneminen esimerkiksi yhdellä kilometrillä tunnissa pienentää henkilövahinkoriskiä kolmella prosentilla ja liikennekuoleman riskiä sitäkin tehokkaammin.

Laskennallinen heva

Henkilövahinko-onnettomuusmäärän vähenemä (heva) arvioidaan tienpidon turvallisuusvaikutusten arviointiohjelmalla (TARVA). Ohjelmisto laskee kunkin toimenpiteen keskimääräisen vuosittaisen liikenneturvallisuusvaikutuksen.

Laskenta perustuu kunkin tienkohdan aikaisempaan onnettomuushistoriaan, mutta myös muiden samankaltaisten tieosuuksien keskimääräinen onnettomuushistoria otetaan huomioon. Lisäksi vuosikymmenten aikana kootulla tutkimustiedolla on saatu tietämys, mikä on tietyntyyppisen tienpitotoimenpiteen liikenneturvallisuusvaikutus eli paljonko kulloinenkin toimenpide vähentää keskimäärin erityyppisiä onnettomuuksia. Kun kaikki tehdyt toimenpiteet lasketaan koko tiestöltä yhteen, saadaan summattua valtakunnallinen todennäköinen liikenneonnettomuus- ja liikennekuolemavähenemä. Laskennallinen 50 hevan vuosittainen vähenemä merkitsee samalla viiden ihmishengen säästymistä vuodessa.



TIENKÄYTTÄJIÄ PALVELLAAN

Tienkäyttäjiä palveli yhdeksän liikennekeskusta. Niitä oli yksi kussakin tiepiirissä Helsingistä Rovaniemelle. Liikennekeskukset hoitavat liikenteen tiedotuksen ja ohjauksen rinnalla viranomaistehtäviä sekä tienpitoasioita.

Viranomaisyhteistyöllä turvataan liikenne tien päällä siten, että kulkeminen sujuisi mahdollisimman hyvin. Jos tapahtui onnettomuus, liikennekeskus vastasi sen tiedottamisesta tienkäyttäjille. Poliisi ja Pelastuslaitos pystyivät näin keskittymään onnettomuusosapuolten auttamiseen entistä tehokkaammin.

Liikennekeskus hälytti tarvittaessa paikalle raivaukseen tarvittavat urakoitsijat, harjauskoneet, hiekoittajat ja muut tien kulkukelpoisuuden turvaavat osapuolet. Liikennekeskus piti myös autoilijat kokoajan tilanteen tasalla varoittaen edessä olevista vaaroista, neuvoen kiertoteitä ja kertoen, milloin kyseisellä tiellä pystyttiin jatkamaan turvallisesti matkaa.

Liikennekeskusten normaalia perustiedottamista olivat keliolosuhteista, tieliikenteen ruuhkahuipuista sekä suurista yleisötapahtumista kertominen. Näistä tiedottaminen oli tärkeää, jotta autoilijat osaisivat valita ruuhkattoman ajan ja reitin kulkemiselleen. Tiedottamisen lisäksi liikenteen ajantasainen ohjaus muuttuvilla nopeusrajoituksilla on ollut askel kohti entistä parempaa tieturvallisuutta. Tällaisella "älykkäällä" tavalla hoidettuja teitä on maassamme 250 kilometriä.

Tienkäyttäjien palvelua täydensivät autoilijoiden kestosuosikki, laajalevikkinen tietyökartta sekä Tiehallinnon omat Tieinfo-kioskit tasokkailla levähdysalueilla.

Tienpitoasioihin liittyen tienkäyttäjillä oli mahdollisuus soittaa ympäri vuorokauden Tienkäyttäjän linjaan, puhelin 0200 2100 ja kertoa tien kunnossa ilmenevistä vioista sekä liikenteen sujumista haittaavista ongelmista. Vuonna 2002 liikennekeskuksiin tuli yhteensä yli 30 000 tällaista soittoa. Valtaosa näistä liittyi tien kuntoon. Tieturvallisuuden kannalta oli tärkeää, että näiden soittojen ansiosta tie saatiin mahdollisimman nopeasti kuntoon. Mutta yhtä tärkeää oli, että Tiehallinto sai vuoden aikana kertyneestä informaatiosta tärkeää tietopohjaa tienpidolle ja sen tulevaisuudelle.

LÄHES MILJARDIN EURON PANOSTUS

Tienpidon rahoitus vuonna 2002 oli 931,5 miljoonaa euroa. Määrä oli 9,7 prosenttia edellisvuotta suurempi, mutta edelleen neljänneksen vähäisempi kuin 1990 luvun alkuvuosina. Kuluneella ja alkaneella uudella vuosikymmenellä sekä liikenteen määrä että liikenteestä kertyneet verotulot ovat kuitenkin kasvaneet 2-3 prosenttia vuodessa. Tästä huolimatta Tiehallinnolla on ollut vähemmän rahaa käytettävissään tieverkon hoitoon, ylläpitämiseen ja kehittämiseen kuin edellisellä vuosikymmenellä.

Viimevuosia on leimannut myös voimakas kaupungistuminen ja maaltamuutto. Näiden seurauksena liikenne valta- ja kantateillä on kasvanut ja vastaavasti muilla teillä hiljentynyt. Nykyisessä rahoitustilanteessa ei ole ollut mahdollista samanaikaisesti sekä investoida lisää päätieverkkoon ja kasvukeskuksiin että pitää samalla alempi tieverkko siinä kunnossa, kuin se on ollutkin. Tiehallinto joutuikin kuluneena vuonna entistä selkeämmin priorisoimaan tienpitoon liittyvät toimenpiteensä.

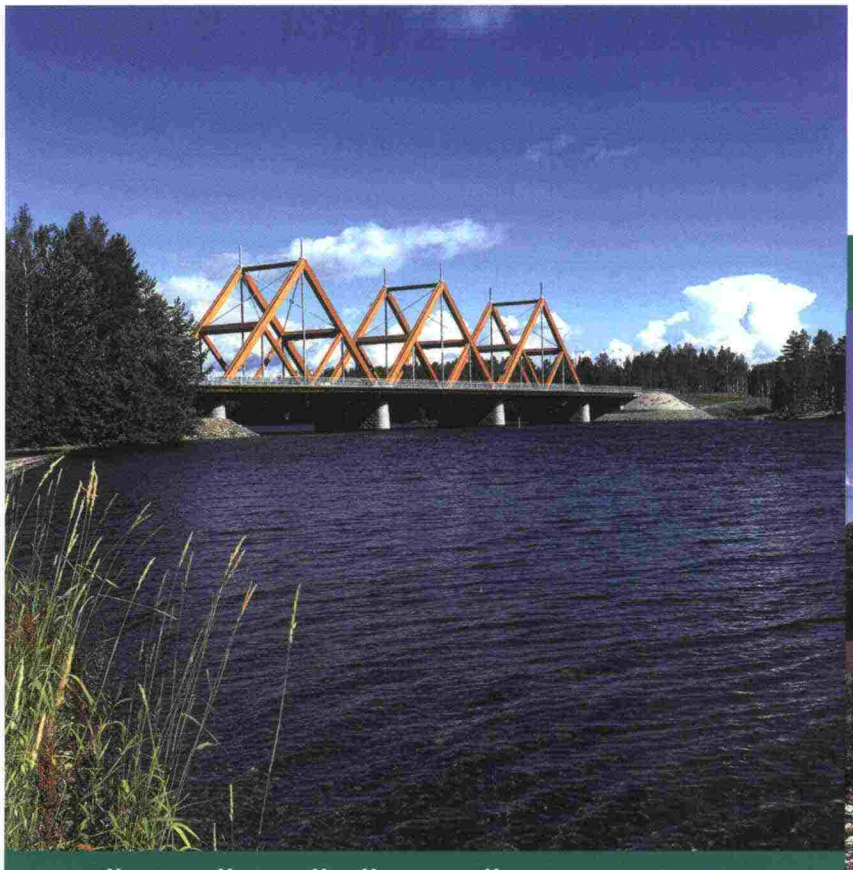
Etusijalle nostettiin tieverkon päivittäinen liikennöitävyys ja kunnosta huolehtiminen sekä tieverkon parantaminen ja kehittäminen. Näihin investointeihin oli vuonna 2002 käytettävissä 240,4 miljoonaa euroa.

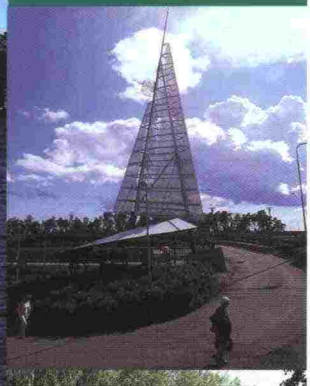
Vuotta aikaisemmin vastaava määrä oli 240,2 miljoonaa euroa. Valtaosa näistä investointihankkeista tähtäsi liikenneturvallisuuden parantamiseen. Lisäksi panostettiin myös päätieverkon liikenteen sujuvuuteen. Liikennekysynnän lisääntyessä yhteiskunnan muun kehittymisen mukaisesti, tieinvestointien olisi tiestön palvelutason säilyttämiseksi ja kehittämiseksi oltava noin 400 miljoonan euron vuositasolla.

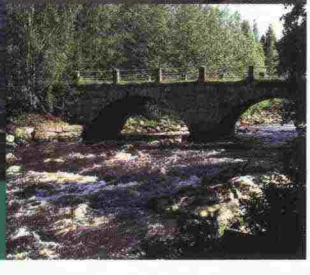
Tienpidon rahoitus johti vuonna 2002 tilanteeseen, jossa maamme tiepääoman kokonaisarvo laski noin 120 miljoonaa euroa huolimatta siitä, että huonokuntoisen tieverkon rapistuminen pysäytettiin. Vuodesta 1995 lähtien tiepääomaa on jouduttu syömään yhteensä noin 450 miljoonaa euroa, koska vuosirahoitus ei ole riittänyt esimerkiksi tarpeellisiin päällysteiden uusimisiin tai peruskorjausten tekemisiin. Viime vuonna toteutettu toimenpiteiden priorisointi takasi kuitenkin sen, ettei tieverkon tavoitellun ja toteutuneen kuntotilan välinen kuilu ei enää kasvanut. Mikäli tieverkostoa pidetään jatkossa nykyistä, saavutettua tasoa huonommassa kunnossa, se maksaa yhteiskunnalle koko ajan enemmän ja enemmän.

Vuoden 2002 lopussa tieomaisuuden arvo oli 15,05 miljardia euroa. Tiepääoman arvo oli noin neljännes valtion taseen loppusummasta. Tiepääoman arvo muodostui tierakenteista (14,1 miljardia euroa), kuten teiden alusrakenteista ja päällysteistä, silloista, liikennemerkeistä ja opasteista, tiepohjista eli maa-alueista (524,3 miljoonaa euroa), joille tiet on rakennettu sekä keskeneräisistä tiehankkeista (433,6 miljoonaa euroa), joihin on sitoutunut investointirahoitusta.

Tieverkon kuntoa ja sen käyttäytymistä arvioidaan ja ennustetaan tienpidon hallintajärjestelmillä, joiden avulla tiedetään esimerkiksi kaikkien päällystettyjen teiden, yhteispituudeltaan 50 000 kilometriä, kunto urasyvyyksineen, tasaisuuksineen ja vaurioineen sadan metrin tarkkuudella.







YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISTÄ TOIMINTAA

Tiehallinto vastaa osaltaan tienpidon ja liikenteen ympäristövaikutuksista, olipa kysymys ympäristöä säästävistä investointiratkaisuista tai ympäristön huomioon ottamisesta teiden hoidossa ja ylläpidossa. Ympäristövastuunsa Tiehallinto kantaa ennaltaehkäistessään ympäristöongelmia ja lieventäessään jo aiheutuneiden haittojen vaikutuksia ihmisiin ja luontoon.

Ihmisiin kohdistuvista haitoista tieliikenteen melu herättää vuodesta toiseen eniten kansalaisten intohimoja. Melun torjunnasta hyötyvien asukkaiden määrä on ollut vuosittain 5 000-6 000 asukasta. Vuonna 2002 meluntorjuntaa toteutettiin seitsemässä eri kohteessa. Perinteisten meluntorjuntaesteiden lisäksi tiestöllä kokeiltiin, kuinka paljon tietty päällystekoostumus vaimentaa melua ja kuinka nopeasti se kuluu. Kuluneena vuonna tieliikennemelua onnistuttiin vaimentamaan noin 2 200 ihmisen asuinympäristössä. Yleisten teiden yli 55 desibelin melualueilla asuu noin 320 000 ihmistä.

Pohjavesien suojeleminen oli puolestaan tärkein luontoon kohdistuvista toimenpiteistä. Pohjavesien suojelua edistettiin rajoittamalla liukkauden torjunnassa käytettävän suolan määrää ja rakentamalla lisää pohjavesisuojauksia.

Suomessa tiestö on vanhastaan rakennettu harjualueille, joiden maaperä on hyvin vettä läpäisevää. Tien sijaitessa pohjavesialueella, osa suolasta painuu sade- ja sulamisveden mukana maahan ja päätyy pohjaveteen. Liukkauden torjunnassa käytettävien suolojen, natriumkloridin ja kalsiumkloridin kloridi-ionit päätyvät sellaisenaan pohjaveteen. Haitallisten aineiden imeytyminen maaperään estetään pohjavesialueilla suojauksin, joita on maassamme rakennettu yli 120 kilometrin matkalle.

Kuluneena vuonna jatkettiin pohjavesien suojeluohjelman toteuttamista. Pohjavesien suojeluohjelma sisältää 15 valtakunnallisesti kiireellisintä kohdetta. Näiden kohteiden suojaus on tarkoitus toteuttaa vuosina 2002-2006. Ensimmäiset toteutukset on käynnistetty Uudenmaan, Turun, Kaakkois-Suomen ja Vaasan tiepiireissä.

Suolan käyttöä liukkauden torjunnassa pyritään vähentämään erityisesti pohjavesialueilla. Liukkauden torjuntaan suolaa käytettiin talvikaudella 2001-2002 yhteensä

93 000 tonnia, mikä on hyvä tulos olosuhteiltaan vaikeana talvena. Liikenne- ja viestintäministeriön Tiehallinnolle tavoitteeksi asettama normaalitalven ohjeellinen suolankäytön enimmäismäärä oli viime vuonna 90 000 tonnia.

Biologisesti luonnossa hajoavat suolat ovat yksi mahdollisuus kehittää ympäristöystävällisiä tienpidon ratkaisuja. Tällaiset teollisesti tuotetut erikoissuolat ovat maaperästä louhittaviin vastineisiinsa nähden 10-15 kertaa kalliimpia, joten niillä ei voida toteuttaa tieverkkomme koko suolaustarvetta. Pohjavesialueisiin kohdennettava käyttö on sen sijaan mahdollista, kunhan aikanaan saadaan käyttöön viime vuonna Suomen Ympäristökeskuksen kanssa aloitetun tutkimuksen tulokset. Ensimmäisessä kenttäkokeessa Suomenniemellä pyrittiin selvittämään käytännössä näiden maaperään biologisesti hajoavien erikoissuolojen pohjavesivaikutukset. Suomi onkin pohjavesitutkimusten alueella edelläkävijöitä Euroopassa.

Tiehallinnolla on myös lukuisia tukikohta- ja varikkoalueita kiinteistöineen, joista osasta pyritään luopumaan. Sitä ennen on kuitenkin varmistettava, että nämä kohteet voidaan luovuttaa turvallisesti uusille omistajille. Tukikohta-alueiden tilannekartoitukset ovat osa Tiehallinnon ympäristövastuullista toimintaa. Maaperästä selvitetään mahdolliset pilaantumiset ja likaantumistapaukset. Selvitysten pohjalta kyetään laatimaan tehokas puhdistusohjelma.

Taajamien liikenneturvallisuuden ja yleisen viihtyvyyden parantamiseen tähtääviä hankkeita toteutettiin 10 kappaletta. Liikenteestä aiheutuvia luontovaikutuksia pyrittiin vähentämään eri keinoin. Vuonna 2002 luonto- ja maisemanparannushankkeita toteutettiin 17.

Maanteiden päällystysohjelman pituus kuluneena vuonna oli 3 540 kilometriä. Uusiomenetelmällä tästä päällystettiin 37 prosenttia eli 1 309 tiekilometriä. Ympäristöystävällisemmän materiaalinkäytön tavoitteena onkin ensisijaisesti minimoida luonnonvarojen käyttö, toiseksi kierrättää.

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi on töitä tehtävä myös liikennesektorilla. Kestävien liikkumismuotojen kehittämiseksi asetetut tavoitteet ylitettiin vuonna 2002.

TÄRKEÄT TUKIPALVELUT

Tiedonhallinta

Tiedonhallinnan tehtävänä oli tukea sekä Tiehallinnon omaa toimintaa ja palvelujen kehittämistä että tuottaa tietoa kaikille Tiehallinnon kanssa vuorovaikutussuhteissa oleville tahoille yleisten teiden ja niillä liikkumiseen liittyvien palvelujen tuottamiseksi. Tiehallinnolle on kertynyt tietoa mm. maamme tieverkostosta ja sen tilasta, liikenteen kysyntätekijöistä, yhteiskunnan odotuksista ja tulevaisuuden näkymistä sekä erilaisista ennusteista. Kaikki tämä tieto on muidenkin, kuin Tiehallinnon käytettävissä.

Kuluneena vuonna vahvistettiin tiedonhallinnon tavoitetila, jossa tiedonhallinnan kehittämiselle määriteltiin kolme painopistealuetta. Tärkein näistä on maamme tie- ja liikennejärjestelmään liittyvä perustieto ja sen hallinta. Tiehallinnolla on oltava koko valtakunnan tasolla riittävän kattavat, tasokkaat ja vertailukelpoista informaatiota tuottavat tietojärjestelmät. Tehokkaalla tiedonhallinnalla on pystyttävä kehittämään myös organisaation toimintaa esimerkiksi hankintamenetelmien tehostamisessa ja hintatarjousten arvioinnissa. Kolmas kehittämisalue on reaaliaikaiset tiedot Tiehallinnon toiminnassa. Tällöin ajankohtaiset tiedot mm. eri suunnitelmista, hankkeiden valmiusasteista ja rahoitustilanteesta olisivat kätevästi saatavilla.

Tiehallinnolla on aktiivinen pyrkimys kehittyä asiakaskuntaa palvelevaksi tietopalveluorganisaatioksi niin, että myös kaikki perusrekisterit olisivat ulkopuolisten toimijoiden, kuten esimerkiksi urakoitsijoiden ja konsulttitoimistojen käytettävissä.

Tutkimus ja kehittäminen

Vuosi 2002 on tutkimus- ja kehittämisstrategian laatimisen vuosi. Tutkimus- ja kehitysstrategia vuosille 2002-2007 hyväksyttiin helmikuussa. Tavoitteena on luoda uutta tietoa ja osaamista, jotta maamme koko tiejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin ja kilpailukykyisemmin.

Tutkimus- ja kehittämistoiminnalle määriteltiin kuusi painopistealuetta. Nämä olivat asiakkuusryhmien tarpeet, tienpidon ja liikenteen vaikutukset, väyläomaisuuden hallinta, tienpidon markkinat, liikenteen hallinta ja tiedon hallinta. Näiden lisäksi toimintaa suunnattiin myös liikenne-, tie- ja siltateknisen osaamisen sekä liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

Vuoden aikana saatiin päätökseen Tierakenteiden kehittämistä ja Pääteiden parantamisratkaisuja koskevat hankkeet. Uusina hankkeina käynnistettiin Vaikutusten hallinta ja Alempiasteisten teiden taloudellinen ylläpito. Ensiksi mainittu keskittyy yhteiskunnallisiin vaikutuksiin ja näkökulmiin. Jälkimmäinen taas pyrkii selvittämään, mikä on nykyisillä resursseilla tehokkain tapa hoitaa alempaa tieverkkoa. Tutkimustoiminnan myöhäisestä ohjelmoinnista ja organisoitumisesta johtuen hankkeiden toteutus painottui loppuvuoteen. Hankkeita vietiin kuitenkin eteenpäin aiotussa laajuudessa.

TIELIIKENNEJÄRJESTELMÄN ASIANTUNTIJAT

Vuosi 2002 oli henkilöstöhallinnolle haasteiden aikaa. Tiehallinnon muuttuminen asiakaskeskeiseksi palveluja asiantuntijaorganisaatioksi merkitsi uusia painotuksia henkilöstöpolitiikan linjauksiin. Tiehallinto toimii entistä selkeämmin koko tieliikennejärjestelmän asiantuntijana eikä ainoastaan tienpidon teknisenä osaajana.

Avainalueeksi nousi osaamisen kehittäminen. Jotta Tiehallinto pystyisi vastaamaan tuleviin haasteisiin, sillä on oltava ammatilliselta osaamiseltaan ja rakenteeltaan oikea henkilöstö. Siksi määriteltiin, millaista osaamista organisaatiolla tulee olla nyt ja lähivuosina. Samoin aloitettiin sen määrittely, mitä osaamista Tiehallinto säilyttää itsellään ja missä hakeudutaan yhteistyöhön ulkopuolisen verkoston kanssa. Lisäksi ryhdyttiin kartoittamaan sitä, miten osaamisen tulee sijoittua tiepiireihin ja tulosyksikköihin, jotta se parhaiten palvelisi tienkäyttäjiä.

Entistä suurempien asiakokonaisuuksien hallinta edellyttää talon oman tietotaidon lisäksi myös sellaista erityisasiantuntemusta, jota Tiehallinnon ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaistakaan tarjota pelkästään omin voimin. Siksi asiantuntijayhteistyötä muiden kumppanuustahojen ja alalla toimivien yrittäjien kanssa halutaan tiivistää entisestään. TEKES:in infra- ohjelman osaksi syntyi alan yhteinen Osaamisklubi, jonka tehtävänä on koko alan yhteiset osaamisen kehittämisasiat ja yhteisten hankkeiden aikaansaaminen.

Tiehallinnon henkilöstön keski-ikä on 50 vuotta. Ydinkysymys onkin, miten säilyttää talossa kokeneiden asiantuntijoiden osaaminen ja kuinka tehdä Tiehallinto houkuttelevaksi työpaikaksi tuleville tieasiantuntijoille. Työpaikkoja avautuu eläkkeelle siirtymisen myötä huomattava määrä. Tämän lisäksi tarvitaan uusien osaamisalueiden asiantuntijoita.

Tiehallinto onkin ollut aktiivinen esillä olija työvoiman rekrytointimarkkinoilla, koska suuriin ikäluokkiin kuuluvien työntekijöiden poistuessa työmarkkinoilta kilpailu ammattitaitoisista työntekijöistä kiristyy entisestään. Tiehallinto haluaa pysyä vetovoimaisena työpaikkana

ja taata huippuosaamisen säilymisen talossa. Tähän samaan tavoitteeseen tähtäävät myös käynnistetyt toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alalle tulee riittävästi uusia osaajia oppilaitoksista ja korkeakouluista.

Tiehallinnolla on kokenut ja korkeasti koulutettu henkilöstö. Tiimityöskentelyä ja esimiestyötä tuettiin laajalla valmennuksella. Uusi, entistä kannustavampi palkkausjärjestelmä otettiin käyttöön. Vaikka Tiehallinnon uusi rooli on henkilöstölle henkisiä voimavaroja koettelevaa muutosvaihetta, vuosittain tehtävä työtyytyväisyystutkimus osoitti, että valtionhallinnon ja yrityspuolen vertailuorganisaatioihin nähden Tiehallinnon työtyytyväisyys oli hyvää keskitasoa. Talossa työskentelevien perusvire oli kunnossa ja työhön sitoutuminen voimakasta.

TIEHALLINNON HENKILÖSTÖ

	2000	2001	2002
Koko henkilöstö 31.12	1 060	1 044	1 030
Rekrytoidut	20	36	36
Keski-ikä (vuotta)	49	50	50
Koulutuspalvelut: e/henkilötyövuosi	506	616	700
Palkkakustannukset: e/henkilötyövuosi	39 860	42 047	42 900
Sairauspoissaolot: pv/henkilötyövuosi	6,9	6,2	7,2

AVAINTIEDOT

Vuodet 1980-2002 (vuoden lopussa)	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001	2002
Suomen autokanta (1000 autoa)	1 393	1 747	2 233	2 181	2 403	2 466	2 499	2 515
henkilöautot	1 226	1 546	1 939	1 901	2 083	2 135	2 161	2 173
muut autot	167	201	294	280	320	331	338	342
Yleisten teiden liikennesuorite								
(mrd. autokm)	18,1	21,6	27,9	27,2	30,0	30,5	31,3	32,2
henkilö ja pakettiautot	15,9	19,2	25,1	24,4	27,3	27,8	28,6	29,4
raskaat ajoneuvot	2,2	2,4	2,8	2,6	2,7	2,7	2,7	2,8
Henkilövahinko-onnettomuudet yleisillä teillä	4 128	4 252	4 333	3 492	3 439	3 083	3 694	3 540 [1]
Yleiset tiet, km								
(ei sis. ramppeja ja lauttavälejä)	75 387	76 386	77 080	77 722	77 900	77 993	78 059	78 137
valtatiet	7 430	7 420	7 458	8 417	8 587	8 575	8 574	8 574
kantatiet	3 690	3 790	4 032	4 343	4 687	4 687	4 688	4 686
muut maantiet	29 782	30 018	30 072	29 016	28 633	28 529	28 447	28 437
paikallistiet	34 486	35 158	35 517	35 947	35 993	36 201	36 350	36 441
Päällystetilanne, km (ei sis. ramppeja)								
kestopäällyste	13 467	14 558	15 756	17 211	17 790	17 917	18 050	18 108
kevytpäällyste (öljysora yms.)	22 264	27 318	30 663	32 131	32 459	32 384	32 251	32 247
sora	39 656	34 510	30 661	28 380	27 651	27 692	27 758	27 783
Kevyen liikenteen väylät, km	1 139	1 945	2 598	3 634	4 206	4 302	4 382	4 508
Sillat, kpl (sis. putkisillat)	-	10 954	12 234	13 098	13 676	13 803	13 880	13 979
painorajoitetut	867	437	478	265	216	210	208	195
Lauttapaikat, kpl	93	77	65	62	52	47	46	45
Tiehallinnon vakinainen henkilöstö	.	.	.	.	1 188	1 060	1 044	1 030
Tiehallinnon (Tielaitoksen) menot, milj. euroa								
käyvin hinnoin	465	709	965	856 [2]	728 [2]	727 [2]	709 [2]	803 [2]
vuoden 2002 kustannustasossa	1 111	1 129	1 194	1 034 [2]	835 [2]	772 [2]	723 [2]	803 [2]

1) ennakkotieto
2) ei sisällä maksettua arvonlisäveroa

TUOTTO- JA KULULASKELMA

	1.1.2002 - 31.12.2002		1.1.2001 - 31.12.2001	
Toiminnan tuotot				
Maksullisen toiminnan tuotot	1 342 189,68		1 318 865,96	
Vuokrat ja käyttökorvaukset	3 130 468,71		3 062 172,92	
Muut toiminnan tuotot	39 663 427,59	44 136 085,98	22 375 146,91	26 756 185,79
Toiminnan kulut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat				
Ostot tilikauden aikana	-8 976 998,91		-9 146 908,52	
Varastojen lisäys/vähennys	-84 179,87		-137 511,53	
Henkilöstökulut	-44 787 799,71		-44 051 362,33	
Vuokrat	-6 858 676,23		-6 107 453,78	
Palvelujen ostot	-726 775 972,67		-634 408 944,68	
Muut kulut	-4 851 581,69		-5 538 922,61	
Valmistevarastojen lisäys			-54 997,45	
Valmistus omaan käyttöön	437 311 834,01		264 725 584,80	
Poistot	-495 230 251,75		-465 260 916,05	
Sisäiset kulut		-850 253 626,82	-25 228,19	-900 006 660,34
JÄÄMÄ I		**-806 117 540,84**		**-873 250 474,55**
Rahoitustuotot- ja kulut				
Rahoitustuotot	96 911,45		21 765,55	
Rahoituskulut	-1 246 017,76	-1 149 106,31	-1 176 586,28	
Satunnaiset tuotot ja kulut				
Satunnaiset tuotot	64 033 979,23		549 276,60	
Satunnaiset kulut	-609 001,86	63 424 977,37	-410 921,19	138 355,41
JÄÄMÄ I		**-743 841 669,78**		**-874 266 939,87**
Siirtotalouden tuotot ja kulut				
Tuotot				
Muut siirtotal.tuotot ulkomailta	10 000,00	10 000,00		
Kulut				
Siirtotalouden kulut kunnille	-1 678 507,88		-1 788 584,72	
Siirtotalouden kulut elinkeinoel.	-771 856,66			
Siirtotalouden kulut rahoituslait.	-236,32			
Siirtotal. kulut yhteisöille	-5 619 292,29		-5 501 879,85	
Siirtotalouden kulut kotital.	-32 088,24			
Muut siirtotalouden kulut	-2 080 729,37	-10 182 710,76	-1 988 447,29	-9 278 911,86
JÄÄMÄ III		**-754 014 380,54**		**-883 545 851,73**
Tuotot veroista ja pakollisista maksuista				
Perityt arvolinsäverot	650 312,86		283 280,45	
Suoritetut arvonlisäverot	-164 089 723,85	-163 439 410,99	-142 585 301,07	-142 302 020,62
TILIKAUDEN KULUJÄÄMÄ		**-917 453 791,53**		**-1 025 847 872,35**

TASE

Vastaavaa

	31.12.2002	31.12.2001	Muutos	%
Käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaset sijoitukset				
Aineettomat hyödykkeet				
Aineettomat oikeudet	2 151 688,13	949 115,31	202 572,82	126,7
Muut pitkävaikutteiset menot	3 363 254,25	2 993 805,64	369 448,61	12,3
Ennakkomaksut ja keskener. hankinnat	3 399 824,27	1 289 526,67	2 110 297,60	163,6
	8 914 766,65	**5 232 447,62**	**3 682 319,03**	**70,4**
Aineelliset hyödykkeet				
Maa. ja vesialueet	6 717 953,15	6 922 163,94	-204 210,79	-3,0
Rakennusmaa- ja vesialueet	528 050 200,71	509 111 853,79	18 938 346,92	3,7
Rakennukset	21 380 062,14	22 371 821,47	-991 759,33	-4,4
Rakennelmat	2 472 958,88	2 458 264,04	14 694,84	0,6
Rakenteet	14 089 455 744,62	14 137 933 055,21	-48 477 310,59	-0,3
Alusrakenteet	10 027 398 320,49	10 085 991 996,27	-58 593 675,78	-0,6
Päällysteet	1 057 684 410,63	1 086 313 004,46	-28 628 593,83	-2,6
Sillat	2 782 740 478,08	2 750 823 598,95	31 916 879,13	1,2
Muut tierakenteet	221 579 706,86	214 748 693,83	6 831 013,03	3,2
Muut rakenteet	52 828,56	55 761,70	-2 933,14	-5,3
Koneet ja laitteet	9 819 935,39	11 390 226,16	-1 570 290,77	-13,8
Kalusteet	795 551,76	755 075,29	40 476,47	5,4
Muut aineelliset hyödykkeet	96 972,43	70 538,52	26 433,91	37,5
Ennakkomaksut ja keskener. hankinnat	433 571 457,54	300 928 122,66	132 643 334,88	44,1
	15 092 360 836,62	**14 991 941 121,08**	**100 419 715,54**	**0,7**
Käyttöomaisuusarvopaperit ja muut pitkäaikaiset sijoitukset				
Käyttöomaisuusarvopaperit	490 099,52	496 271,95	-6 172,43	-1,2
	490 099,52	**496 271.95**	**-6 172,43**	**-1,2**
Käyttöomaisuus ja muut pitkäaikaiset sijoitukset yhteensä	**15 101 765 702,79**	**14 997 669 840,65**	**104 095 862,14**	0,7
Vaihto- ja rahoitusomaisuus				
Vaihto-omaisuus				
Aineet ja tarvikkeet	1 486 350,50	1 570 530,37	-84 179,87	-5,4
	1 468 350,50	**1 570 530,37**	**-84 179,87**	**-5,4**
Lyhytaikaiset saamiset				
Myyntisaamiset	10 324 344,73	4 848 910,04	5 475 434,69	112,9
Siirtosaamiset	9 654 245,51	20 184 480,42	-10 530 234,91	-52,2
Muut lyhytaikaiset saamiset	123 879,57	119 053,62	4 825,95	4,1
Ennakkomaksut	37 700,85	44 282,12	-6 581,27	-14,9
	20 140 170,66	**25 196 726,20**	**-5 056 555,54**	**-20,1**
Rahat, pankkisaamiset ja muut rahoitusvarat				
Kassatilit	2 106,60	502,92	1 603,68	318,9
	2 106,60	**502,92**	**1 603,68**	**318,9**
Vaihto- ja rahoitusomaisuus yhteensä	**21 628 627,76**	**26 767 759,49**	-5 139 131,73	**-19,2**
Vastaavaa yhteensä	**15 123 394 330,55**	**15 024 437 600,14**	**98 956 730,41**	**0,7**

TASE

Vastattavaa

Oma pääoma	31.12.2002	31.12.2001	Muutos	%
Valtion pääoma				
Valtion pääoma 1.1.1998	15 447 576 079,51	15 447 576 079,51	0,00	0,0
Edellisten tilikausien pääoman muutos	-483 839 150,28	-221 031 203,30	-262 807 946,98	-118,9
Pääoman siirrot	923 349 161,77	763 039 925,39	160 309 236,38	21,0
Tilikauden kulujäämä	-917 453 791,53	-1 025 847 872,35	-108 394 080,82	-10,6
	14 969 632 299,47	**14 963 736 929,25**	**5 895 370,22**	0,0
Vieras pääoma				
Pitkäaikainen				
Muut pitkäaikaiset velat	61 562 102,58		61 562 102,58	
	61 562 102,58			
Lyhytaikainen				
Seuraavana tilikautena maksettavat lyhennykset	7 103 319,53		7 103 319,53	
Saadut ennakot	29 904,54	17 048,68	12 855,86	75,4
Ostovelat	70 158 494,41	47 927 459,10	22 231 035,31	46,4
Tilivirastojen väliset tilitykset	1 027 091,46	945 751,38	81 340,08	8,6
Edelleen tilitettävät erät	1 791 001,52	2 079 293,22	-288 291,70	-13,9
Siirtovelat	11 630 997,55	9 729 155,76	1 901 841,79	19,5
Muut lyhytaikaiset velat	459 119,49	1 962,75	457 156,74	23 291,6
	92 199 928,50	**60 700 670,89**	**31 499 257,61**	**51,9**
Vieras pääoma yhteensä	**153 762 031,08**	**60 700 670,89**	**93 061 360,19**	**153,3**
Vastattavaa yhteensä	**15 123 394 330,55**	**15 024 437 600,14**	**98 956 730,41**	**0,7**

ORGANISAATIO

Tiehallinnon johtokunta 1.1.2003

Puheenjohtaja
Hallituksen puheenjohtaja
Matti Vuoria
Fortum Oyj

Varapuheenjohtaja
Yli-insinööri
Mikko Ojajärvi
Liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet
Toimitusjohtaja
Kaarina Aho
Liikenneyhtiö Olavi Aho Oy, Ahotrans Oy

Kansliapäällikkö
Sirkka Hautojärvi
Ympäristöministeriö

Kaupunginjohtaja
Marketta Kokkonen
Espoon kaupunki

Henkilöstön edustajat
Markkina-asiantuntija
Seppo Toivonen
Tiehallinto
Tiemestari
Hilkka Tsupari (1.4.03 lähtien)
Tiehallinto

Pysyvät asiantuntijat
Pääjohtaja
Eero Karjaluoto
Tiehallinto

Sihteeri, johtaja
Jani Saarinen
Tiehallinto

Tiehallinnon strateginen johto 1.1.2003

Pääjohtaja Eero Karjaluoto

Keskushallinto
Johtaja Aulis Nironen
Johtaja Jani Saarinen

Prosessit

Ohjaus, pääjohtaja Eero Karjaluoto
Asiakkuus, asiakkuusjohtaja Outi Ryyppö
Palvelujen suunnittelu, suunnittelujohtaja Eeva Linkama
Palvelujen hankinta, hankintajohtaja Markku Teppo
Liikenteen palvelut, liikenteen palvelujohtaja Lea Virtanen
Talous, johtaja Jani Saarinen
Tekniset palvelut, tutkimusjohtaja Jukka Isotalo
Tieto, tietojohtaja Seppo Oinonen
Henkilöstö, henkilöstöjohtaja Matti Hermunen

Tiepiirit:
Uusimaa, tiejohtaja Rita Piirainen
Turku, tiejohtaja Matti Vehviläinen (30.4.03 saakka)
tiejohtaja Pekka Jokela (1.5.03 lähtien)
Kaakkois-Suomi, tiejohtaja Ville Mäkelä
Häme, tiejohtaja Mauri Pukkila
Savo-Karjala, tiejohtaja Matti Tuiremo
Keski-Suomi, tiejohtaja Seppo Kosonen
Vaasa, tiejohtaja Juhani Salonen
Oulu, tiejohtaja Erkki Myllylä
Lappi, tiejohtaja Tapani Pöyry

YHTEYSTIETOJA

Keskushallinto
Opastinsilta 12 A, PL 33,
00521 Helsinki
Asiakaspalvelu 0204 22 160
Faksi 0204 22 2202

Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 A, PL 70,
00521 Helsinki
Asiakaspalvelu 0204 22 161
Faksi 0204 22 2717

Turun tiepiiri
Yliopistonkatu 34, PL 636,
20101 Turku
Vaihde 0204 22 162
Faksi 0204 22 4998

Kaakkois-Suomen tiepiiri
Kauppamiehentie 4
45100 Kouvola
Vaihde 0204 22 163
Faksi 0204 22 6215

Hämeen tiepiiri
Åkerlundinkatu 5 B, PL 376,
33101 Tampere
Asiakaspalvelu 0204 22 164
Faksi 0204 22 4002

Savo-Karjalan tiepiiri
Kirkkokatu 1, PL 1117,
70101 Kuopio
Asiakaspalvelu 0204 22 165
Faksi 0204 22 5199

Keski-Suomen tiepiiri
Cygnaeuksenkatu 1, PL 58,
40101 Jyväskylä
Asiakaspalvelu 0204 22 166
Faksi 0204 22 5833

Vaasan tiepiiri
Korsholmanpuistikko 44, PL 93,
65101 Vaasa
Vaihde 0204 22 1657
Faksi 0204 22 7717

Oulun tiepiiri
Veteraanikatu 5, PL 261
90101 Oulu
Vaihde 0204 22 11
Faksi 0204 22 6884

Lapin tiepiiri
Hallituskatu 1-3, PL 194,
96101 Rovaniemi
Vaihde 0204 22 11
Faksi 0204 22 3540

Internet: www.tiehallinto.fi
Valtakunnallinen yritysnumero:
0204 22 11
Tienkäyttäjän linja: 0200-2100
e-mail:
etunimi.sukunimi@tiehallinto.fi

Palaute, asiointi: info@tiehallinto.fi
Virallinen asiointi:
kirjaamo@tiehallinto.fi

Suunnittelu: Tiehallinnon viestintä ja
Mainos- ja viestintätoimisto Adek
Kuvat: Heikki Heiniö, Pertti Nisonen,
Olli Penttinen ja Seppo Sarjamo
Kirjapaino: Forssan Kirjapaino Oy
Kiitämme: Suomen Kuorma-autoliitto SKAL,
haastattelulausunnosta

ISBN 951-803-038-3