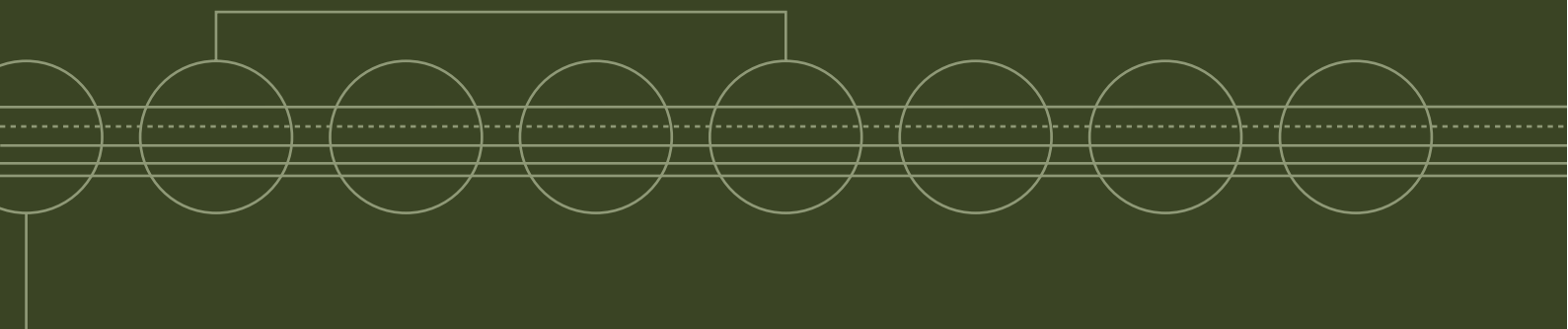




VÄGFÖRVALTNINGEN

ÅRSBERÄTTELSE
2001



INNEHÅLL

År ett inom Vägförvaltningen.....	1
Vägförvaltarens redogörelse	4
Målsättningarna för vägarnas skick uppfylldes.....	5
Trafikanterna fick bättre service	7
Vägnät och tjänster planerades	9
Upphandlingar konkurrensutsattes	11
Trafikantservicen blev mångsidigare	13
Vägkapitalets värde sjönk	15
Antalet omkomna i trafiken började öka .	17
DIGIROAD – ett nationellt väg- och gatudatasystem ...	19
De anställda är i fokus	21
Miljön.....	22
Forsknings- och utvecklingsverksamhet .	22
Internationell verksamhet	23
Nyckeltal.....	24
Intäkts- och kostnadsöversikt.....	25
Balansräkning.....	26
Vägförvaltningens direktion.....	28
Vägförvaltningens strategiska ledning ...	28
Kontaktuppgifter.....	29

ÅR ETT INOM VÄGFÖRVALTNINGEN

År 2001 var för den nya Vägförvaltningen det första året som huvudansvarig för det allmänna vägnätet. En tvåhundraårig tradition bröts, då ämbetsverket som handhaft både förvaltning av vägnätet och produktion inom väghållningen uppdelades i två helt separata organisationer från början av år 2001. Mot slutet av året hade det mesta av den gamla andan från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens dagar dunstat bort från Vägförvaltningens korridorer.

En ny roll

Vägförvaltningens intresseområde har utvidgats från väghållningen till att omfatta en mångfald tjänster inriktade på vägnätet och samhällets hela trafiksystem. Dessa tjänster måste bygga på en god förtrogenhet med samhällets och kundernas behov. Vägförvaltningen agerar nu som expert då det gäller vägtrafikssystemet och anlitar utomstående tjänsteproducenter när det är fråga om att bygga upp och underhålla både den synliga och den osynliga väginfrastrukturen.

Fastän förändringen var stor i princip, har åtskiljandet av förvaltning och produktion inte betytt någon plötslig omvälvning inom väghållningen. Konkurrensutsättningen av områdesentreprenader inom drift och underhåll av vägnätet inleddes stegvis med en fyra års övergångsperiod. Före utgången av år 2002 kommer alla investeringar att konkurrensutsättas och inom de stora investeringarna har man redan övergått till upphandling i form av stora helheter.

Organisationsförändringen

Under de mångåriga förberedelserna för organisationsförändringen krävde avskiljandet av produktionen till ett marknadsdugligt affärsverk den största uppmärksamheten. Det var först i början av år 2001 som man målmedvetet började utforma den nya rollen för Vägförvaltningen i dess helhet.

Under Vägförvaltningens första verksamhetsår har nya vindar blåst genom hela organisationen. Vägförvaltningens nya vision 2007 samt den helt nybildade process- och teambaserade organisationen har gjort alla Vägförvaltningens anställda medvetna om att det rör sig om en genomgripande förändring och inte bara om nya yttre ramar.

Hela personalen sporrades att delta i diskussionerna kring visionen och organisationen. Utbytet av åsikter både på nätet och i korridorerna var livligt, öppet och nyttigt. När-

mast i ordningen blir det nu fråga om att köra in vår nyordning, så att den kommer till synes i vår verksamhet på ett positivt sätt för alla våra intressentgrupper, från vägtrafikanter till jordbyggnadsföretag.

Till hörnstenarna i vår nyordning hör kundanpassning, förmåga till samarbete på bred basis, högklassig sakkunskap samt en kontinuerlig utveckling av våra verksamhets-sätt. Vår målsättning är att vi skall lyckas så bra som möjligt som förvaltare av Finlands allmänna vägnät, sett ur samhällets, d.v.s. ur hela trafiksystemets synvinkel.

För att vi skall lyckas krävs det att vi rätt kan definiera behoven av underhåll och utveckling av vägnätet, att vi inför landets regering klart kan motivera behoven samt att vi kan upphandla de behövliga åtgärderna på marknaden så förmånligt som möjligt. Till ramvillkoren för våra tankegångar hör förutom effektiviteten även en hållbar utveckling och en utvärdering av åtgärds kostnaderna i relation till objektens hela livscykel.

Vägapitalet har fått bidra med lån till andra ändamål

Anslagen för basväghållningen har inte fått de önskade justeringarna uppåt. Tvärtom har den stigande kostnadsnivån medfört reella nedskärningar i finansieringen. Eftersom nedprutningar inom drift och underhåll av vägnätet skulle få ödesdigra följder, kom nedskärningarna inom finansieringen i främsta hand att inverka på möjligheterna att genomföra regionala ny- och utbyggnadsinvesteringar.

Trots att underhållet har prioriterats inom basväghållningen, har kapitalvärdet sjunkit och skicket försämrats hos vårt vägnät, som beräknas vara värt ca 15 miljarder euro. De genomsnittliga omloppstiderna 21 år inom förnyandet av vägbeläggningar och över 120 år inom förnyandet av vägkonstruktionerna är alltför långa. Vägnätets skick har blivit alltför dåligt, vilket höjer kostnaderna både för blivande vägreparationer och för den dagliga trafiken.

Inom statsbudgeten tillämpas inte längre de traditionella årsramarna vid utvecklandet av vägnätet. I stället besluts på en gång om projekten och om avtalsfullmakterna för dem. Det är med tanke på upphandlingen av entreprenader en positiv utveckling. På minussidan måste antecknas, att avtalsfullmakterna för projekten har dimensionerats

STYRNING



Idén med processorganisationen som planerades under år 2001 och togs i bruk från början av år 2002 är att styra Vägförvaltningen i dess förändrade roll och med dess nya vision för ögonen. Syftet är att göra organisationen till en expert på hela trafiksystemet, till en kreativ utvecklare av marknaden och en effektiv upphandlare av tjänster. Organisationen styrs av generaldirektören, två direktörer inom centralförvaltningen samt vägdistriktens vägdirektörer. Processdirektörerna styr vidareutvecklandet av processerna. På bilden generaldirektör Eero Karjaluo och vägdirektören för Nylands vägdistrikt, Rita Piirainen.

ytterst stramt, vilket har fördröjt konkurrensutsättningen av de projekt, som godkänts inom tilläggsbudgeten för år 2000.

Nätet av huvudvägar utvecklades

År 2001 öppnades för trafik två vägprojekt på basis av traditionella årsanslag, nämligen avsnittet Hangö – Skogby av riksväg 25 och motorvägen Kemi – Torneå, samt det första vägprojektet som genomförts med totalfinansieringsmodellen, nämligen motorvägsavsnittet Borgå – Forsby (Koskenkylä) av väg E18.

Av tidigare påbörjade och ännu efter år 2001 pågående projekt utgör det mest betydande motorvägsavsnittet Pemar (Paimio) – Muurla av väg E18. Ytterligare beslöts i samband med budgeten för år 2002 att det återstående avsnittet av vägförbindelsen Åbo – Helsingfors byggs ut till motorväg. Ett klart beslut om en stor helhet skapar ett nytt slags stabilitet i vägbyggnadspolitiken, som ofta har upplevts som mycket oberäknelig.

Under året avancerade fyra projekt som godkänts i samband med tilläggsbudgeten år 2000, visserligen till en del bara i form av konkurrensutsättning. Bara om ett nytt projekt beslöts år 2001: förbättrandet av vägavsnittet Orivesi – Muurame av riksväg 9 inleddes med totalfinansiering.

Att koncentrera utvecklandet av vägnätet till huvudvägarna är effektivt samt motiverat med hänsyn till de begränsade möjligheterna inom den statliga ekonomin. Huvudvägnätets andel av vägnas sammanlagda längd är ca 17 procent, men dess andel utgör ca 60 procent av trafikarbetet och likaså av dödsfallen i trafikolyckor. Trafiken på huvudvägarna ökade 2,8 procent år 2001.

Vägförvaltningen uppnådde sina resultatmål

Vägförvaltningens verksamhetsstyrning lyckades så väl inom alla enheter, att man kunde betala resultatpremier för resultaten. Resultatstyrningen fungerade på basis av flera års erfarenheter mycket väl. Inom ramen för en disponibel finansiering är den ett effektivt verktyg, då man önskar fästa uppmärksamheten vid vissa frågor.

Med hjälp av resultatstyrning har man bl.a. kunnat främja trafiksäkerheten och minska skadliga miljöpåverkningar trots den strama finansieringen. Ökade resurser

uppstår emellertid inte på detta sätt, och det har därför varit nödvändigt att samtidigt för de belagda vägarna godkänna en målsättning som tillåter en försämring. Inom Vägförvaltningen är man bekymrad över att det finns alltför små möjligheter att satsa särskilt på förebyggande av trafikdödsfall samt på förbättring av vägnas skick.

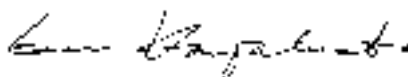
Vägförvaltningen låter genomföra regelbundna trafikantundersökningar för att följa upp kundtillfredsställelsen. Vid undersökningen år 2001 har privatbilisternas tillfredsställelse med Vägförvaltningens verksamhet bibehållits på en god nivå. Av dem är 50 – 60 procent nöjda med servicen i dess helhet. Däremot är yrkesbilisterna mer kritiska. Av dem är 40 – 50 procent nöjda med sommarverksamheten och bara 30 – 35 procent med vinterverksamheten.

Det största missnöjet inriktades på vägnätet av lägre klass, vintertid på att vägarna är hala, snöiga och har djupa spår, sommartid på vägbeläggningarnas skick samt under tjälskadepreioden på grusvägnas skick. Enligt intervjuerna vore det mycket viktigt att öka satsningarna även på byggandet av gång- och cykelvägar och på arrangemang för kollektivtrafiken. Enligt båda grupperna är inbesparingsmöjligheterna allra minst då det gäller förbättring av huvudvägarna.

Argumenterande information

Vi har djärvt gått in för att utforma verksamhetsmodeller som svarar mot våra nya uppgifter. En av de viktigaste målsättningarna för den nya verksamheten är att förbättra beslutsfattarnas förståelse för väghållningen. Vi inom Vägförvaltningen har omfattande information om situationen inom vägnätet och trafiken och detta erbjuder en god grund för beslutsfattande exempelvis om vägfinansiering.

Givetvis bör vi gå även till oss själva och fråga, om vi alltid har satsat tillräckligt på att göra våra budskap och våra argument förstådda. En god fastighetsförvaltare talar på olika sätt till bolagsstämman och till dem som skall utföra ombyggnadsarbetet. I alla händelser är det skäl att även under kommande år fortsätta på den inslagna vägen som betonar samhällsrelationernas betydelse.

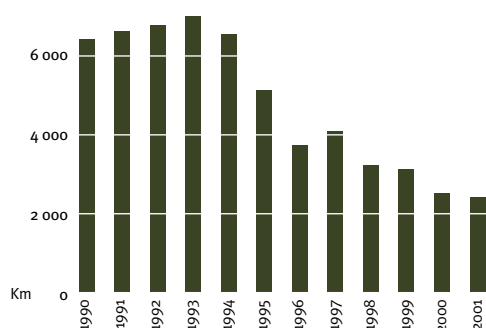


VÄGFÖRVALTARENS REDOGÖRELSE

Vägförvaltningen har ett förvaltaransvar för Finlands allmänna vägar. Deras värde är ca 15 miljarder euro. Vägförvaltningen ansvarar för upprätthållandet och utvecklandet av trafiksäkra, smidiga och miljövänliga vägförbindelser såsom en del av hela trafiksystemet. Utgångspunkterna för verksamheten är de olika trafikantgruppernas, näringslivets och hela samhällets behov.

Till en vanlig fastighetsförvaltares roll hör att berätta sanningen om fastighetens skick och att föreslå investeringar, som är optimala med tanke på ägarnas intressen. Också vägförvaltarens uppgift är att som expert producera tillförlitlig information om vägarna, som underlag för de samhälleliga trafikbesluten.

MÄNGDEN FÖRNYADE VÄGBELÄGGNINGAR
ÅREN 1990 – 2001



Med förnyelsetakten 4 200 km/år skulle de belagda vägarnas skick kunna bibehållas.

Det allmänna vägnätet år 2001

I slutet av år 2001 var de allmänna vägarnas total längd 78 059 kilometer, varav de belagda vägarna utgjorde 50 292 kilometer. Huvudvägarnas total längd var 13 262 kilometer, motorvägarna var totalt 591 kilometer och gång- och cykelvägarna totalt 4 382 kilometer. På de allmänna vägarna fanns 13 880 broar, vilkas återanskaffningsvärde var ca 2,7 miljarder euro.

Vägrafiken svarade för två tredjedelar av godstrafiken och för över 90 procent av persontrafiken. År 2001 utgjorde

trafikarbetet på de allmänna vägarna 31,3 miljarder bilkilometer. Detta utgör ca 65 procent av trafikarbetet på hela vägnätet, där ca två och en halv miljoner fordon bidrog till totalsiffrorna. De årliga körkostnaderna för trafiken på de allmänna vägarna var 10 miljarder euro.

Underhåll och ersättande investeringar

Med hjälp av underhåll och ersättande investeringar förnyar man vägbeläggningar, bibehåller det konstruktiva skicket hos vägar och broar eller återställer dem i deras ursprungliga skick.

För underhåll och reparation av vägar användes år 2001 ca 134 miljoner euro. De belagda vägarnas andel av underhållet var 102 miljoner euro, grusvägarnas var 19 miljoner euro och broarnas var 13 miljoner euro.

Belägningsåtgärder genomfördes på en totalsträcka av 2 370 kilometer motsvarande 4,7 procent av de belagda vägarnas total längd. Av dessa utgjorde de ersättande investeringarna 395 kilometer motsvarande 0,8 procent av de belagda vägarnas längd. Belägningsprogrammet under föregående år var totalt ca 2 500 kilometer.

En återgång till 1960- och 1950-talet

Omfattningen av åtgärder inom underhåll och ersättande investeringar på de belagda vägarna förblev år 2001 på den lägsta nivån sedan 1960-talets slut. Förnyelsegraden av vägnätets beläggningar i relation till de belagda vägarnas total längd var på den lägsta nivån under hela vår vägbelägningshistoria.

Med takten från år 2001 kan man förnya vägbeläggningarna med i genomsnitt 21 års intervall. Likaså kan vägkonstruktionerna förbättras med i genomsnitt 127 års intervall. Beläggningarna borde förnyas med i genomsnitt 12 – 13 års intervall och vägkonstruktionerna med i genomsnitt 50 – 60 års intervall, för att det belagda vägnätets konstruktiva hållbarhet skall bibehållas och trafiken skall kunna erbjudas en tillfredsställande servicenivå.

MÅLSÄTTNINGARNA FÖR VÄGARNAS SKICK UPPFYLLDES

De målsättningar som kommunikationsministeriet har uppställt för Vägförvaltningen och som avser vägnätets skick uppfylldes år 2001. Vägnätets skick har emellertid försämrats sedan medlet av 1990-talet och samma utveckling fortgick. Försämringen berörde närmast de belagda vägarna av lägre klass och syntes i form av ökande problem i vägarnas ytskikt och svårigheter då det gällde att hålla förbindelsevägarna i körbart skick. Huvudvägarnas och grusvägarnas skick var i det närmaste oförändrat, men broarnas skick försämrades.

Vid slutet av året fanns det sammanlagt 6 527 kilometer belagda vägar, vilkas skick understeg de uppställda målsättningarna. Ytbeläggningarnas skick försämrades så att den sammanlagda längden av vägar där skicket understeg målsättningarna ökade med 70 kilometer. Enligt målsättningarna fick de undermåliga vägavsnitten öka högst 200 kilometer. De olägenheter som grusvägarnas djupgående tjälskador förorsakade trafiken minskades med 13 procent i jämförelse med läget vid årets början. Målsättningen var en minskning med 12 procent.

Sparandet kommer ännu att visa sig vara dyrt

Försämringen av de belagda vägarnas yta är överraskande liten. Man har ändå inte på många år kunnat satsa på förbättringar av vägkonstruktionerna under beläggningen i den omfattning behovet förutsätter. Problemet ökar under årens lopp och kommer att göra underhållet av vägytan svårare och dyrare i framtiden.

Belagda vägar ändrades tillbaka till grusvägar i någon omfattning. Av de lågtrafikerade belagda vägarna, som var i sämsta skick, närmast vägar med pågrus, ändrades ca 90 kilometer tillbaka till grusvägar. Det är närmast under de två senaste åren som belagda vägar har återställts till grusvägar. År 2000 återställdes 135 kilometer belagda vägar till grusvägar.

De olägenheter som grusvägarnas djupgående tjälskador förorsakade trafiken kunde minskas något. Vägavsnitt med djupgående tjälskador reparerades på en sträcka av totalt 170 kilometer (0,6 procent av grusvägarnas total-längd). Under föregående år var motsvarande sträcka 230 kilometer. Den totala omfattningen av dessa skadade vägavsnitt utgjorde 1 020 kilometer våren 2001.

Våra broar är byggda huvudsakligen efter krigen och de har under de senaste åren börjat komma in i ombyggnadsåldern. Behovet att genomgripande reparera broarna har under de senaste åren vuxit starkt. De genomförda ombyggnadsprojektens volym växte något i jämförelse med föregående år. Under år 2001 ombyggdes 182 broar (1,3 procent av broarna), medan antalet föregående år var 175.

Bristerna i vägnätets skick är redan 800 miljoner euro

I regeringsprogrammet har för väghållningen uppställts som målsättning att bibehålla vägnätets skick och kapitalvärde. Kommunikationsministeriet har som långsiktsmål för vägnätets skick fastställt ett läge, där nyttan för trafiksystemet är så stor som möjligt och olägenheterna så små som möjligt. Denna optimala situation närmade vi oss under början av 1990-talet med god fart, men under de senaste sex åren har vi varit på väg bort från den optimala situationen.

Bristerna då det gäller vägnätets skick är i dag av en sådan storlek, att det skulle kosta 800 miljoner euro att förbättra vägnätets skick till en optimal nivå. Att eliminera bristerna i vägarnas skick skulle vara en förnuftig investering, eftersom det allmänna vägnätets nuvarande skick i jämförelse med optimala situationen årligen förorsakar vägtrafikanterna ökade körkostnader på 50 miljoner euro och väghållaren extra underhållskostnader på 30 miljoner euro.

KUNDRELATION



Vägförvaltningens kontaktyta till kunderna är vägytan, men kunden är inte en väg, utan en människa som behöver vägförbindelser antingen som trafikant eller som beslutsfattare i samhället. Kundrelationsprocessen har som uppgift att klarlägga kundgruppernas speciella behov som utgångspunkter för väghållningen och att skapa ett på kompanjonskap baserat samspel även med serviceproducenterna och övriga intressentgrupper. Kundrelationsprocessen ansvarar även för Vägförvaltningens externa och interna information. På bilden från vänster kundrelationsdirektör Outi Ryypö, Leena Anttila, Arto Muukkonen, Jukka Hopeavuori, Jukka-Pekka Kakkuri och Antti Rinta-Porkkunen.

TRAFIKANTERNA FICK BÄTTRE SERVICE

År 2001 öppnades för trafik flera nya vägavsnitt som förbättrade vägtrafikens servicenivå. De största av dessa var motorvägsavsnitten Borgå – Forsby (Koskenkylä) och Kemi – Torneå.

På vägnätet av lägre klass blir man med anledning av tjälskadorna tvungen att begränsa användningen av vägarna på våarna. Under de senaste åren har man varit tvungen att införa viktbegränsningar på 3 000 – 4 000 vägkilometer. Begränsningarna varar i allmänhet ca en månad. År 2001 infördes begränsningar på 3 229 vägkilometer. De flesta av dessa begränsningar avsåg förbindelsevägar med låg trafik.

Broarnas allmänna skick har långsamt försämrats. Broarnas åldersfördelning förutsätter en allt större ombyggnadsinsats. Däremot har man inte behövt utöka viktbegränsningarna som avser användningen av broarna. Senaste år fanns viktbegränsningar på sammanlagt 210 broar. De flesta av dessa befann sig på vägnätet av lägre klass.

Gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken utvecklades

Under år 2001 byggdes sammanlagt 115 kilometer gång- och cykelvägar samt 35 broar eller tunnlar för gång- och cykeltrafik. Vägförvaltningen har även deltagit i arbetet i kommunikationsministeriets styrgrupp för gång- och cykeltrafiken. Som ett resultat av arbetet har sammanställts de riksomfattande gång- och cykeltrafikpolitiska programmen samt forskningsprogrammet för gång- och cykeltrafik.

För att befrämja kollektivtrafiken gjorde man inom vägdistriktens behovsutredningar för kollektivtrafiken. På basis av dessa dras riktlinjerna upp för Vägförvaltningens kollektivtrafiksåtgärder. Beaktandet av kollektivtrafiken i olika

skeden av vägplaneringsprocessen samt såsom en aspekt vid konsekvensbedömningarna i samband med projekten utvecklades. Vägförvaltningen fortsatte det etablerade samarbetet med övriga aktörer inom kollektivtrafiken. Åtgärderna för att förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser anknyter sig till de år 2000 utarbetade riktlinjerna för verksamheten.

Trafiksäkerhetsarbete tillsammans med kommunerna

Hastighetsbegränsningarna inverkar både på trafikens smidighet och på trafiksäkerheten. För att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafiken fortsatte man under år 2001 justeringarna av hastighetsbegränsningar inom tätorterna, och arbetet framskred bra. På det allmänna vägnätet inom områden med tätortsmärke ökade under året vägavsnitten med lägre hastighetsbegränsning än 50 km/h med sammanlagt 251 kilometer och utgjorde i slutet av året ca 31 procent av ifrågavarande vägnäts total längd. Avsikten är att under år 2002 höja andelen till 40 procent. Vid beslut om hastighetsbegränsningar har man som regel agerat i samråd med kommunerna. Begränsningarna har i många fall haft en tydlig återverkan även på kommunernas motsvarande beslut.

De investeringar som görs i samarbete med kommunerna i syfte att förbättra trafiksäkerheten baserar sig på kommunernas trafiksäkerhetsplaner och är i allmänhet av mindre omfattning. Allt som allt var mängden projekt som genomfördes gemensamt på samma nivå som under tidigare år eller något ökande. Under året fästes särskild vikt vid sammanställandet och reviderandet av kommunala och regionala trafiksäkerhetsplaner.



PLANERING



Planeringsprocessen har som uppgift att planera väg- och trafikförhållandena på de allmänna vägarna så att de så väl som möjligt motsvarar de olika kundgruppernas behov och förväntningar. Processen bereder väghållningsplaner och -program samt utarbetar riktlinjer som tryggar enhetlig väghållning och verksamhet i alla delar av landet. Planeringsprocessen har den bästa kännedomen om väg- och trafikförhållandena och om produkterna och tjänsterna. På bilden från vänster Elisa Sanasvuori, Tuomas Toivonen, planeringsdirektör Eeva Linkama, Sini Puntanen och Pekka Ovaska.

VÄGNÄT OCH TJÄNSTER PLANERADES

I sin verksamhets- och ekonomiplan för åren 2003 – 2006 betonar Vägförvaltningen tryggheten av det befintliga vägnätets dagliga trafikerbarhet, upprätthållandet av vägnas skick och förbättrandet av trafiksäkerheten. Målsättningen är, att huvudvägnätets trafikmässiga servicenivå bibehålls oförändrad. Inom växande stadsregioner kan trafikstockningarna emellertid öka.

Utvecklandet av huvudvägarna

Inom Vägförvaltningen bereds för närvarande riktlinjerna för utvecklandet av huvudvägnätet. Projektet inleddes i slutet av år 2000 och har som syfte att bygga upp en enhetlig uppfattning om utvecklingsprinciperna för huvudvägnas förbindelseleder samt för den önskade kvalitetsnivån.

Under år 2001 sammanställdes för stomnätets samtliga vägavsnitt särskilda vägavsnittskort, där avsnittets egenskaper, betydelse, nuläge och problem finns beskrivna. I följande skede av arbetet utarbetar vägdistrikt utvecklingsbeskrivningar för vägavsnitten på huvudvägnas stomnät.

Planeringen av stadsleder

Vid sidan av arbetet med att utarbeta riktlinjer för utvecklandet av huvudvägnätet sammanställs riktlinjer också för utvecklandet av stadslederna. Projektet inleddes under berättelseåret genom omfattande möten med intressentgrupperna inom alla vägdistrikt. Vid mötena klargjordes mer detaljerat hurdana trafikproblem de olika stora stadsregionerna har.

Inom huvudstadsregionen och inom några andra större stadsregioner är de tidvis återkommande trafikstockningarna ett problem. Gång- och cykeltrafikens säkerhet visade sig vara ett stort problem oberoende av stadens storlek, särskilt inom städer med genomfartstrafik.

Som de viktigaste utvecklingsområdena inom stadsregionerna framfördes ökandet av samarbetet mellan de olika aktörerna, ökandet av samverkan inom planeringen av trafik och markanvändning, samt trafiksäkerheten.

Den administrativa vägklassificeringen

Enligt markanvändnings- och bygglagen som trädde i kraft i början av år 2000 utarbetar förutom städerna även övriga kommuner detaljplaner. Som en följd av lagändringen blir

kommunerna tvungna att inom detaljplaneområdena planlägga de allmänna vägar som betjänar i huvudsak lokal trafik till att utgöra gator som upprätthålls av kommunen. Enligt övergångsbestämmelsen behöver lagen emellertid inte i regel tillämpas på detaljplaneändringar förrän år 2010.

Vägförvaltningen har på basis av tillämpningsanvisningen för detta lagrum utarbetat klassificeringskartor för vägnäten i de olika vägdistrikten, där det är åskådligt, vilka vägar som i detaljplanerna förblir allmänna vägar och vilka som borde planläggas till gator. Klassificeringen har presenterats för kommunerna och kartorna har i slutet av år 2001 sänts till kommunerna för utlåtande. När kartorna är färdiga, utdelas de till kommunerna för kännedom såsom Vägförvaltningens förhandsståndpunkt inför detaljplaneringen.

Konsekvensbedömning av väghållningen

Fakta om konsekvenserna av planering och projektgenomförande finns att tillgå i många källor och det finns många metoder för bedömning av dem. Sämst känner man till hur planering och byggande inverkar på servicenivån hos gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken. Även beskrivningen av fakta gällande vägdriftens och -underhållets verkningar har ansetts vara problematisk.

Under berättelseåret inleddes ett projekt, med vars hjälp man utvecklar metoder för konsekvensutredning och -bedömning samt för rapportering. Projektet beräknas pågå till slutet av år 2004.

Nya riktlinjer för vinterväghållningen

Vägförvaltningen fastslår kvaliteten för de allmänna vägnas vinterväghållning och servicenivån för de olika vägnarna. I de områdesentreprenader för de allmänna vägnarna, som inleddes i början av den innevarande vintersäsongen tog man i bruk Vägförvaltningens förnyade riktlinjer för vinterväghållningen.

Vinterväghållningens nivå på vägar med mindre trafik har förbättrats lokalt. På en totalt ca 2 000 kilometers sträcka har driftklassen höjts från den lägsta klassen till följande. Den s.k. "vinterväghållningen med precision" som varierar enligt trafiksituationen har utökats sedan senaste vinter.



UPPHANDLING



Upphandlingsprocessens uppgift är helt enkelt: mer resultat med mindre insatser. Processen konkurrensutsätter entreprenader inom vägdrift, -underhåll och -byggande samt konsulttjänster. Den största utmaningen är att utveckla upphandlingsmetoderna så, att det skapas förutsättningar för fungerande och sunda marknader i Finland. Det är nämligen bara lönsamma företag, som kan åstadkomma genuina förbättringar i arbetsproduktiviteten. På bilden från vänster upphandlingsdirektör Markku Teppo, Katri Eskola, Ari Huomo, Hannu Utti och Tapani Angervuori.

UPPHANDLINGAR KONKURRENSUTSATTES

Under år 2001 var den mest betydande händelsen som inverkade på Vägförvaltningens upphandlingspraxis dels att Vägverkets produktionsfunktioner omvandlades till ett affärsverk och dels att väghållningen stegvis öppnades för fri konkurrens. Tidtabellen för frigivande av konkurrensen utformade så, att Vägaffärsverket och marknaden hinner anpassa sig till den nya kutymen.

Byggande och underhåll öppnas i sin helhet för konkurrens före slutet av år 2002 och drift och projektering stegvis före slutet av år 2004. Under övergångsperioden upphandlas den del av tjänsterna, som är utanför konkurrensen, i form av förhandlingsentreprenader direkt från Vägaffärsverket. Genom konkurrensutsättningen räknar man med att erhålla ca 50 miljoner euro i inbesparingar före slutet av år 2004.

Inom vägdriften har som entreprenadhelhet för konkurrensutsättning valts en treårig områdesentreprenad, vars vägnät omfattar 500 – 1 500 vägkilometer. Man ansåg att detta slags entreprenadhelhet säkerställde ett tillräckligt intresse från entreprenörernas sida och därigenom även en fungerande konkurrens.

Entreprenadernas prisnivå sjönk

Under året konkurrensutsattes 23 områdesentreprenader inom vägdriften motsvarande ca en fjärdedel av de sammanlagda vägdriftsarbetena. Av dessa entreprenader vann Vägaffärsverket 17 och privata entreprenörer 6.

I alla entreprenadtävlingar deltog flera anbudsgivare och konkurrensen var hård. Den genomsnittliga prisnivån hos de vinnande anbuderna var 8,6 procent lägre än kostnadsnivån i de av Vägförvaltningen utförda kostnadskalkylerna.

Under året konkurrensutsattes 71 entreprenader (sammanlagt 200 miljoner euro) inom byggande och underhåll. De vinnande anbudens prisnivå var i genomsnitt 9 procent lägre än den kostnadsnivå som Vägförvaltningen preliminärt hade räknat ut. Av dessa entreprenadtävlingar

utgjorde den andel, som Vägaffärsverket vann, 27 procent av kostnaderna. Av projekteringsobjekten konkurrensutsattes en andel motsvarande ca 4 miljoner euro (39 objekt) och av dessa vann Vägaffärsverket en andel motsvarande 14 procent av kostnaderna. Öppnandet av konkurrensen samt följderna härav har följts upp inom en arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet.

Vid genomförandet av stora investeringsprojekt övergick man till att använda totalfinansiering. Vid totalfinansieringen är det möjligt att använda effektivare tidsstyrning än förr och att därigenom få projekten att bli snabbare färdiga och samtidigt göra kostnadsinbesparingar.

Upphandlingsrutinerna utvecklades

Vid utvecklandet av Vägförvaltningens upphandlingar har den rådande linjen varit att gradvis övergå till upphandling av tjänstehelheter som förutsätter ett mer omfattande kunskande. Vägförvaltningen har utvecklat upphandlingsrutiner och de entreprenadhandlingar som dessa kräver som ett eget arbete men även genom att delta aktivt i utvecklandet av upphandlingspraxis för infrastrukturfältet inom Teknologikutvecklingscentralen Tekes' teknologiprogram "INFRA-byggnad och -tjänster 2001 – 2005". Det mest brådskande tyngdpunktsområdet inom detta teknologiprogram har varit att utveckla upphandlingsrutinerna inom infrastrukturfältet så, att de bättre än förr möjliggör nyttiggörande av tjänstleverantörernas innovationer och produktutveckling.

Inom teknologiprogrammets första projekt pågick i ett års tid en internationell kunskapskartläggning av upphandlingsmetoder. Projektet finansierades även av Vägförvaltningen. Utredningen visade, att utvecklingsriktningen inom Vägförvaltningens upphandlingsmetoder är överensstämmande med de internationella utvecklingslinjerna. Även andra utvecklingsprojekt gällande upphandlingsrutiner bereddes under året inom ramen för Tekes' teknologiprogram och i samarbete med aktörer och forskningsinstitutioner inom branschen.



Trafikantservicen är en process, där Vägförvaltningen dagligen möter sin kund på vägytans nivå. Trafikantservicen omfattar trafikcentralsverksamheten samt myndighetstjänsterna i form av t.ex. tillstånd för specialtransporter. Processen har som uppgift att utveckla trafikantinformationen, trafikstyrningen och hanteringen av störningar så, att trafikanten får samma effektivt producerade tjänster från trafikcentralerna i hela landet. På bilden från vänster Raimo Kaikkonen, Petteri Porttaankorva, trafikantservicedirektör Lea Virtanen, Timo Karhumäki, Laura Sundell och Heikki Ikonen.

TRAFIKANTSERVICEN BLEV MÅNGSIDIGARE

Bastjänsterna som är avsedda för trafikanterna – trafikantinformationen, trafikstyrningen och vägkantstjänsterna – gör det lättare att röra sig tryggt, smidigt och bekvämt på våra landsvägar. I enlighet med Vägförvaltningens nya roll överförs trafikanternas och myndigheternas respons om vägarnas skick via trafikcentralerna till entreprenörerna och entreprenadövervakarna.

Det nya verksamhetssättet har gjort uppgiftsfördelningen tydligare och samtidigt skapat en registreringspraxis, som kan nyttiggöras då man vidareutvecklar väghållningstjänsterna. På samma gång har det blivit enklare för trafikanterna att ta kontakt, då de kan ringa till Vägtrafikantlinjen 0200 2100 och därefter vara säkra på att saken förs vidare.

Nöjda kunder

Enligt kunderna ger Vägförvaltningens nio trafikcentraler trafikanterna bättre och enhetligare tjänster än förr. Trafikanterna känner till tjänsterna bättre än förr och använder dem mer än förr. De uppdaterade Internet-sidorna har 200 000 besökare per månad och Vägtrafikantlinjens 23 000 samtal år 2001 var ett rekordantal. En del av informationen kan dessutom ses i Yle-bolagets text-TV-sidor.

En bestående favorit bland bilisterna har blivit också vägarbetskartan, som sprids i en upplaga på en halv miljon exemplar. Särskilt behövliga med tanke på sina egna resor har bilisterna funnit de via radion erhållna trafikmeddelandena om inträffade olyckor och om andra plötsliga störningar i trafiken. De i samarbete med polisen och larmcentralerna sammanställda trafikmeddelandena som förmedlades till radion var flere än under tidigare år, drygt 2000.

Den aktuella servicen kompletteras ytterligare av Väg-

förvaltningens egna Väginfo-kiosker på de högklassiga rastområdena. De första tio kioskerna är redan i funktion och under de närmaste åren kommer antalet ännu att växa med några tiotal. En del av kioskerna kommer att grundas i samråd med områdets kommuner.

Nya behov undersöktes

Kundernas behov och erfarenheter utreddes på många sätt. Man frågade trafikanterna exempelvis, hur de använder den information som de fått och hur den inverkar på trafiken. Teknologin utvecklas snabbt och kräver en fortlöpande forskning, eftersom möjligheterna att följa och styra den pågående trafiken hela tiden ökar. Som en särskilt lovande möjlighet undersöks användningen av positionsbestämmande mobila teleapparater för uppföljning av hur smidigt trafiken löper.

Det ser ut som om Vägförvaltningens uppgift i framtiden blir att i högre grad än hittills svara för innehållet i servicen. Själva tjänsterna kommer företagsvärlden att erbjuda. För att klarlägga den framtida servicen har man undersökt olika verksamhetsmodeller, kostnadernas fördelning samt trygghandlet av den personliga sekretessen.

Det som syns ovanpå vägen, exempelvis vägmarkeringar, trafikmärken, vägvisare och vägkantsreklam har studerats grundligt och motsvarande anvisningar har utformats. Syftet har varit att förbättra servicen och göra trafiken tryggare för trafikanterna. Alldeles särskild vikt har lagts vid vägarbetsplatsernas och vägarbetarnas säkerhet. För detta ändamål har det sammanställts ett eget "Tieturva"-utbildningsprogram, som det europeiska arbetshälso- och arbetsskyddsverket har funnit värt att belöna.



EKONOMI



Ekonomiprocessens uppgift är att styra budgetering och finansieringsplanering som en del av verksamhetsplaneringen och resultatstyrningen samt att handha den externa och interna redovisningen. En viktig utmaning för ekonomiprocessen är att för den nya processorganisationen utveckla de lämpligaste principerna för intern redovisning. Syftet är att processerna själva skall kunna granska sin lönsamhet och effektivitet. Förutom ekonomistyrningen hör även ekonomiförvaltningen och egendomsförvaltningen till processens ansvarsområde. På bilden från vänster Timo Blåberg, Erika Karjalainen, Arja Lundberg, direktör Jani Saarinen, Pekka Korhonen och Liisa Uusheimo.

VÄGKAPITALET S VÄRDE SJÖNK

Vägförvaltningen använde år 2001 för väghållning 709 miljoner euro. Summan var 2,4 procent motsvarande över 17 miljoner euro mindre än under år 2000. Tärandet på Finlands vägkapital gick sålunda vidare inom det allmänna vägnätet.

Prisstegringen inom jordbyggnadskostnaderna minskade från föregående års 7,9 procent till 2,5 procent. Inom vägbeläggningsarbetena sjönk kostnadsstegringen från föregående års 20 procent till noll. Tack vare den dämpade kostnadsutvecklingen och den ökade konkurrensen var det möjligt att hålla kostnaderna för vägdrift, -underhåll och -byggande någorlunda under kontroll. Även avtalsprisen för de entreprenader som Vägförvaltningen konkurrensutsatte stannade i genomsnitt på en nivå 8 – 9 procent under kostnadsberäkningarna.

Basväghållningen blev dyrare

Av väghållningens totala kostnader gick över 75 procent, d.v.s. nära 540 miljoner euro, till basväghållningen. Nettoutgifterna för basväghållningen ökade från föregående år 2,2 procent, d.v.s. över 10 miljoner euro.

Med hjälp av anslagen för basväghållning säkerställde man vägnätets trafikerbarhet och bibehöll man vägkonstruktionerna och servicen på en avtalad nivå. De största kostnadsposterna utgjorde vägdriften (206 miljoner euro), vägunderhållet (134 miljoner euro) och de mindre regionala investeringarna (123 miljoner euro). Inom de regionala investeringsprojekten användes mindre pengar än föregående år, eftersom kostnaderna för vägdrift och -underhåll steg 3 procent.

Som utgifter inom basväghållningen registrerades också de väghållningstjänster som upphandlats som serviceprojekt, kostnaderna för Vägaffärsverkets personalanpassning (20 miljoner euro) samt kostnaderna för trafikstyrning (6 miljoner euro). Vägförvaltningens löne- o.d. utgifter utgjorde 76 miljoner euro.

Kommuner och andra utomstående deltog i finansieringen av väginvesteringar med ca 16,8 miljoner euro. För mindre vägbyggnadsprojekt användes sysselsättningsanslag 3,36 miljoner euro och EU-finansiering enligt EU:s målprogram 5,05 miljoner euro.

Påbörjandet av stora projekt fördröjdes

För utvecklandet av vägnätet, d.v.s. för genomförandet av stora väginvesteringar användes 119 miljoner euro, ca 25 procent mindre än år 2000. Minskningen berodde på att

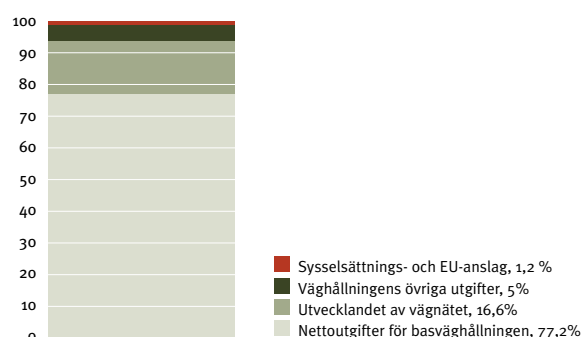
påbörjandet av projekt, som redan godkänts av riksdagen i tilläggsbudgeten, fördröjdes. Dessa nya totalfinansieringsprojekt uppnår full byggtakt under år 2002.

Utgifterna för markinlösen var klart lägre än budgeterat, vilket närmast berodde på att påbörjandet av de stora utvecklingsprojekten fördröjdes. För upphandling av markområden samt ersättningar användes 20 miljoner euro.

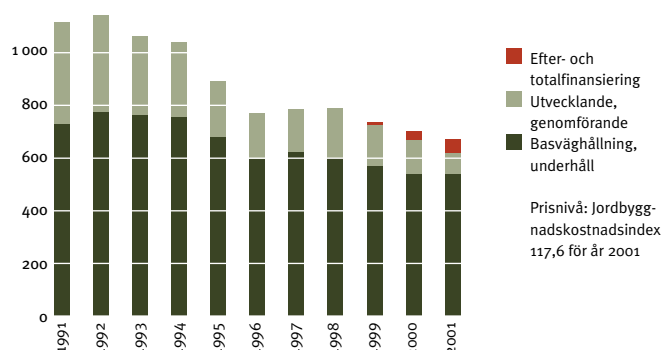
I ersättningar enligt privatfinansieringsavtalet för motorvägen Träskända (Järvenpää) – Lahtis betalades på basis av trafikarbetet 15 miljoner euro. År 2000 utgjorde motsvarande utgifter 9 miljoner euro.

Projekteringen av vägarangemangen i samband med Nordsjö hamn förorsakade staten utgifter på ca 0,9 miljoner euro. Helsingfors stad deltog i projektet med en motsvarande summa.

VÄGHÅLLNINGANS LAGEN ÅR 2001 TOTALT 709 MILJ. €



ANVÄNDNING AV VÄGHÅLLNINGANS LAG 1991 – 2001 MILJ. €



Under tio års tid har de årliga väghållningsanslagen skurits ned reellt med nästan 40 procent.



TEKNOLOGI



Det är teknologiprocessen, som svarar för att väghållningen på de allmänna vägarna får det tekniska stöd, som förutsätts i väglagen. Processen svarar för utvecklandet av det väg-, bro- och trafiktekniska kunnande, som väghållningen behöver. Ytterligare svarar man för utvecklandet av kunnandet inom trafiksäkerhet och miljöteknik, för det tekniska stöd som övriga processer och vägdistrikt behöver samt för nationella och internationella expert- och myndighetsuppgifter inom branschen. Processen ger tekniskt stöd även till städer och andra kommuner. På bilden från vänster Pauli Velhonoja, forskningsdirektör Jukka Isotalo, Auli Forsberg och Matti Piispanen.

ANTALET OMKOMNA I TRAFIKEN BÖRJADE ÖKA

Enligt preliminära uppgifter dog år 2001 i vägtrafiksolyckor sammanlagt 425 personer och skadades 8 311 personer.

Antalet döda minskade kraftigt under 1990-talet, stannade upp vid ingången av 2000-talet och steg nästan 10 procent år 2001. Detta skedde trots att man lyckades uppfylla den av Vägförvaltningen uppställda målsättningen för en kalkylmässig minskning av personskadeolyckorna.

Olyckssiffrornas faktiska variationer och utveckling på de allmänna vägarna påverkas av många andra faktorer än Vägförvaltningens åtgärder. Vägförvaltningens roll inom trafiksäkerheten är likväl viktig, eftersom nästan tre fjärdedelar av antalet dödsfall i vägtrafiken och nästan hälften av personskadorna inträffar på de allmänna vägarna. Av trafikdödsfallen på de allmänna vägarna inträffar i sin tur drygt 60 procent och av personskadeolyckorna ca 50 procent på huvudvägarna, vilkas andel av det allmänna vägnätets totallängd är bara 17 procent.

Personskadeolyckorna på huvudvägarna är dessutom till sina följder allvarigare än på övriga vägar. På huvudvägarna omkommer per vägkilometer över åtta gånger så många människor som på de övriga allmänna vägarna. Den verksamhetsmodell för väghållningen, som tillämpas på huvudvägarna, är sålunda ur trafiksäkerhetssynvinkel av avgörande betydelse.

De kalkylmässiga målsättningarna uppfylldes

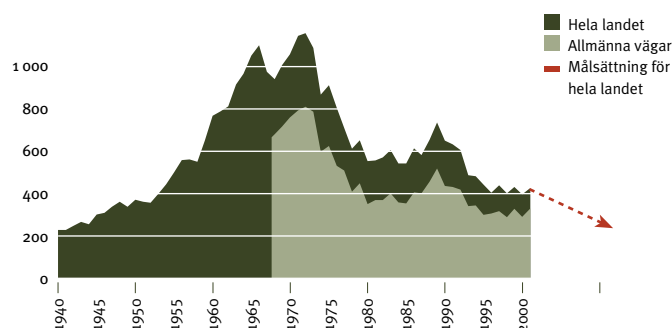
I början av 1990-talet övergick man inom Vägverket då det gäller trafiksäkerhetsmålsättningarna från att följa upp hur de årliga olyckssiffrorna utvecklades till att följa de kalkylmässiga verkningarna av väghållningsåtgärderna. För Vägförvaltningen uppställdes särskilt för varje år en målsättning för den kalkylmässiga minskningen av personskadeolyckorna. Uppfyllandet av målsättningen förutsatte att Vägförvaltningen genomförde vissa åtgärder inom vägnätet. Åtgärdernas verkningar kan beräknas på basis av forskningsdata gällande trafiksäkerhet.

Av den kalkylmässiga minskningen av olyckor uppnåddes senaste år 80 procent med hjälp av basväghållningsåtgärder och 20 procent med hjälp av utvecklingsåtgärder. Bland basväghållningsåtgärderna förorsakades de största trafiksäkerhetsförbättringarna av att hastighetsbegränsningarna reviderades närmast inom de tätortsmärkta områdena samt av små investeringar avseende bland annat gång- och cykeltrafiken.

Av det återgivna kumulativa diagrammet framgår, att de av Vägverket/Vägförvaltningen sedan år 1992 genomförda trafiksäkerhetsförbättrande åtgärderna har resulterat i att de kumulativa siffrorna för år 2001 inrymmer en kalkylmässig minskning omfattande ca 600 personskadeolyckor. Utan de genomförda förbättringsåtgärderna skulle ytterligare ca 60 trafikanter ha omkommit i vägtrafiken.

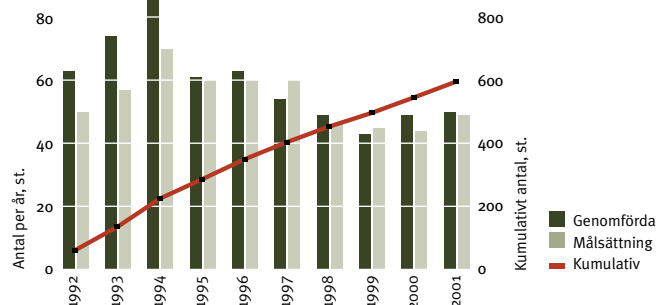
År 2001 genomförde sålunda Vägförvaltningen för sin del väl de åtgärder, som enligt statsrådets principbeslut av den 18.1.2001 beträffande förbättring av vägtrafikens säkerhet har ålagts den. En del av verksamheten utgjorde beredningen av ett program för effektiva trafiksäkerhetsåtgärder under de närmaste åren.

DET FAKTISKA ANTALET OMKOMNA I TRAFIKEN SAMT TRAFIKSÄKERHETSMÅLSÄTTNINGARNA TILL ÅR 2010

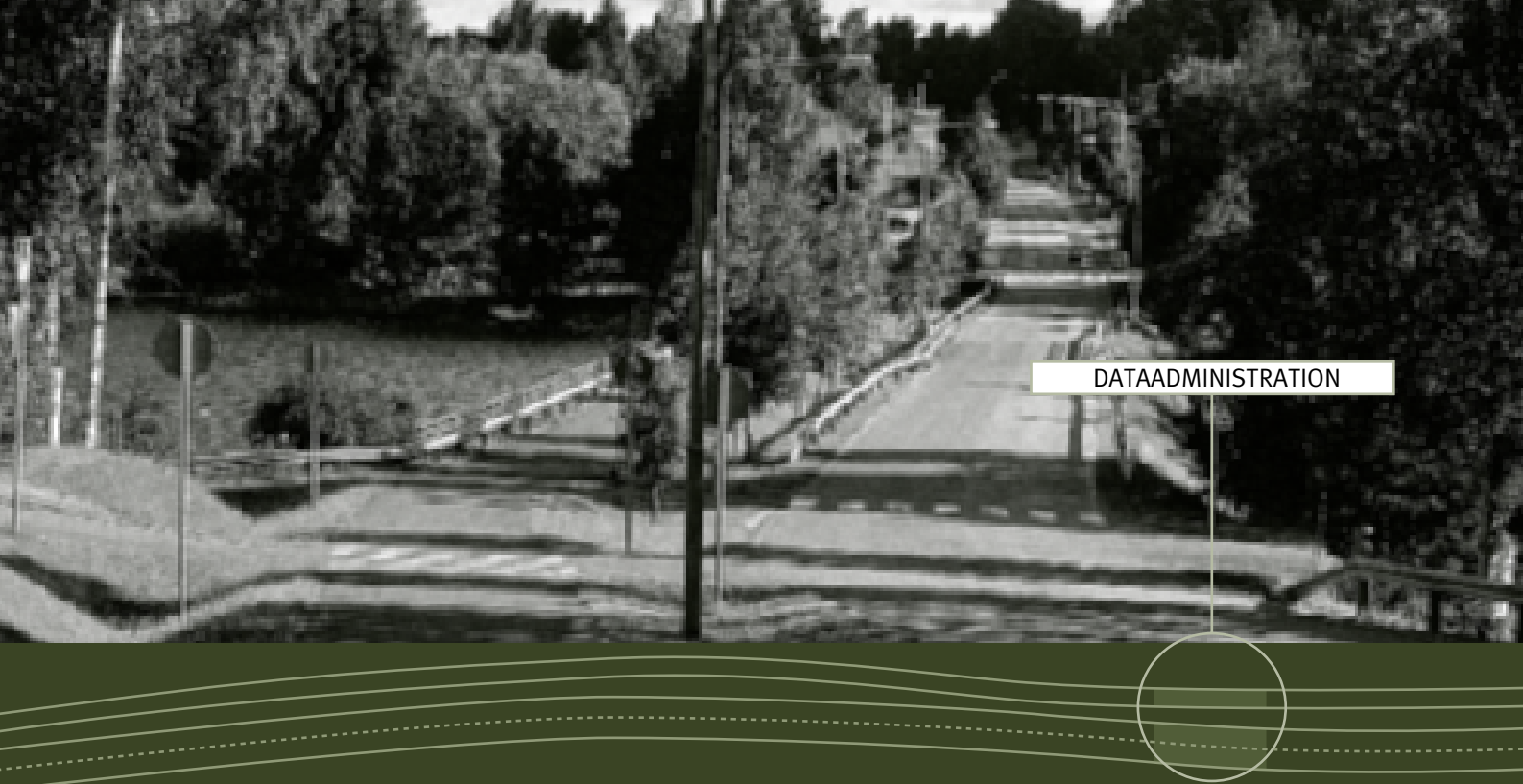


Trafiksäkerheten försämrades, fastän Vägförvaltningen kunde uppfylla sina egna trafiksäkerhetsmålsättningar.

DE GENOM VÄGFÖRVALTNINGENS ÅTGÄRDER UPPNÅDDA KALKYLMÄSSIGA MINSKNINGARNA AV ANTALET PERSONSKADEOLYCKOR



Tack vare utvecklandet av trafikmiljöernas säkerhet har hundratals personskador kunnat undvikas.



Vägförvaltningen är i sin helhet en expertorganisation, vars alla processer insamlar, lagrar, förädlar och distribuerar information. En separat dataadministrationsprocess behövs för att se till att informationen i Vägförvaltningens datanät löper lika smidigt och störningsfritt som trafiken på det allmänna vägnätet. Processen har ansvar för informationshanteringens gemensamma angelägenheter samt för upphandlingen av härtill anknutna tjänster. På bilden i bakre raden från vänster Maija Tihinen, Mika Vahala och dataadministrationsdirektör Seppo Oinonen, i främre raden från vänster Matti Raekallio och Ari Forstadius.

DIGIROAD – ETT NATIONELLT VÄG- OCH GATUDATASYSTEM

DIGIROAD är ett informationssystem, dit man insamlar exakta lägesdata samt de viktigaste egenskapsdata om hela Finlands väg- och gatunät. DIGIROAD kommer att innehålla uppgifter om Finlands alla allmänna vägar, om städernas gator, privatvägar och skogsbilvägar, d.v.s. data om uppskattningsvis över 500 000 kilometer väg.

Ett underlag för planering och tjänster

DIGIROAD beräknas bli färdigt hösten 2003. Via dess informationstjänst kommer de som vidareförädlar data att erhålla täckande och aktuella data som underlag för både planering och tjänster. Det enhetliga systemet möjliggör utvecklande och utformande av olika ruttplanerings-, navigerings-, turism- och trafiktelematiktjänster. En riksomfattande standard, d.v.s. ett väg- och gatunät som definierats med enhetliga egenskapsdata, möjliggör också jämförelser av nätets olika delar och områden.

Under berättelseåret fortgick genomförandet av systemet samtidigt i form av flera projekt.

Utvecklandet av regelverket

Under kommunikationsministeriets ledning igångsattes ett författningsarbete i syfte att före hösten 2003 få till stånd en lagstiftning som tryggar DIGIROAD:s ställning. Genom lagstiftningen anges bl.a. informationssystemets status samt olika instansers ansvar och förpliktelser. Författningsgruppen har under hösten hört representanter för intressentgrupperna.

En fältinventering av huvudvägarna

Under hösten planerades en videoinventeringsanläggning som motsvarade behoven för DIGIROAD. Före årsskiftet hade man kört igenom ca 20 000 kilometer riks-, region- och stamvägar med mätfordon utrustade med inventeringsanläggningar. Vidarebearbetningen av data har planerats, men inte ännu påbörjats.

Insamling av trafikbegränsningsdata

Insamlingen av uppgifter om trafikbegränsningar genomfördes i samarbete med Lantmäteriverket. Data har nu insamlats från ca 60 av de största tätorterna. Lagringen av data har påbörjats.

Specifikation av informationssystemet

Specifikationen av informationssystemet genomfördes i enlighet med den planerade tidtabellen och avslutades i november. Under specifikationsskedet beskrevs bl.a. systemarkitekturen, datamodellen, dataslagen, gränssnitten samt systemets användare. En anbudstävlan avseende planering och uppbyggnad av systemet inleddes i december.



PERSONAL



Personalprocessen har som uppgift att stöda organisationen genom att garantera effektivt producerade personaltjänster av jämn kvalitet inom Vägförvaltningen. Personalprocessen utvecklar förmännens möjligheter att utvärdera, stöda och belöna sina underlydandes arbetsinsatser på ett sådant sätt som främjar förverkligandet av Vägförvaltningens vision. På bilden från vänster Sirkka Kotisalmi, Marjaana Sunila-Kankare, personaldirektör Matti Hermunen och Kirsti Nieminen.

DE ANSTÄLLDA ÄR I FOKUS

År 2001 förvandlades Vägförvaltningen från en väghållare som gör alla arbeten själv till en expertorganisation. Här utreder och analyserar en erfaren och högt utbildad personal trafiknätets situation, sammanställer på basis härav alternativa åtgärdsplaner samt beställer de behövliga tjänsterna på marknaden.

Inom Vägförvaltningen arbetade 1 044 fast anställda och 36 visstidsanställda experter. I stället för de 53 personer som lämnade huset rekryterades 36 nya. Den fast anställda personalen minskade med 16 personer.

Personalens medelålder var 50 år. Till de största utmaningarna för Vägförvaltningen och särskilt för dess personalprocess hör frågorna om hur man skall hålla de erfarna experternas kunskande kvar inom huset samt hur man skall göra Vägförvaltningen till en attraktiv arbetsplats för mångkunniga experter.

En bra arbetsplats också i framtiden

Den första av utmaningarna är lättare att tillgodose, eftersom 82 procent av de anställda inom Vägförvaltningen tror att Vägförvaltningen är en bra arbetsplats för dem också i framtiden. Över 60 procent av personalen tror, att de ur den nya visionen och verksamhetsmodellen får en positiv utmaning för sitt arbete och att den nya organisationen och verksamhetsmodellen bidrar till att förverkliga de målsättningar visionen inrymmer.

För majoriteten av personalen känns det mycket bra eller någorlunda bra att dagligen komma till jobbet. Även i övrigt är de anställdas arbetstillfredsställelse för fjärde året i rad fortfarande på en god nivå.

Andelen missnöjda med den ersättning som man får för sitt arbete har alltid avvikit från de övriga delfaktorerna inom arbetstillfredsställelsen. Orsaken till detta undersöktes nu närmare. På basis av resultaten utökades förmännens utbildning i personalledning. Vid utbildningen fästes huvudvikten vid resultat- och utvecklingsdiskussionerna samt vid förmännens uppgifter inom tillämpandet av avlöningssystemet.

Att överföra kunnandet till de yngre anställda

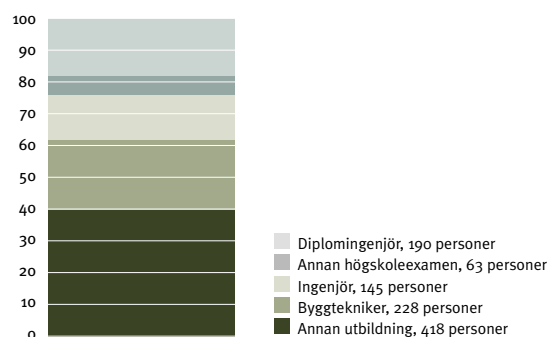
Överföring av det kunnande som behövs i framtiden underlättades bl.a. genom mentorprojekten. Dessa ledde till att man inom Vägförvaltningen bildade tjugo interna mentorpar. Enligt responsdiskussionerna har både mentorerna och deras adepter fått många nyttiga tips för sitt arbete och även idéer för sin personliga utveckling.

Vägförvaltningen behöver experter även inom de nya kompetensområdena. Man inledde arbetet kring kompetensstrategierna genom att fastslå de framtida kompetensbehoven. Nytt kunnande anskaffade man genom att inrikta rekryteringen på de valda tyngdpunktsområdena.

Vid olika rekryteringsevenemang framträdde Vägförvaltningen som en arbetsgivare med sysselsättningsfrämjande framtida profil. Genom att anställa ett stort antal studerande i sommararbete ökade man kunskapen om huset. Man ville att de nyanställda skulle få en övergripande kännedom om Vägförvaltningen. Till detta uppmuntrade man och för det blev de anställda också belönade.

De anställda vid Vägförvaltningen uppmuntrades att sköta sin arbetscondition och att aktivt utnyttja den service arbetsgivaren erbjöd inom företagshälsovård, motionsidrott och rekreation. Motionsidrott på egen hand stöddes genom lokala avtal om motionsidrottstjänster och genom personalrabatter.

FÖRDELNINGEN AV DE ANSTÄLLDAS UTBILDNING INOM VÄGFÖRVALTNINGEN





MILJÖN

Vägförvaltningen förnyade sitt miljöprogram och hela sin miljöpolitik för åren 2001 – 2005. Beaktandet av miljön inom väghållningens alla delområden har införts som en fast del av Vägförvaltningens verksamhet. Resultaten följs upp dels genom att man följer upp resultatmålen som avser miljön och dels genom miljörapporteringen. Detta leder via forskning, utveckling, planering och åtgärder till lösningar som är skonsammare emot miljön. En utmaning är att få också producenterna av tjänster att tillförlitligt visa miljö kvaliteten hos sina produkter och tjänster.

Man har inte kontinuerligt följt med totalantalet invånare som är utsatta för trafikbuller, men enligt en i början av 1990-talet gjord undersökning bodde då ca 320 000 människor inom de allmänna vägarnas bullerområde. Antalet invånare som har nytta av Vägförvaltningens bullerbekämpningsåtgärder har årligen utgjort ca 5 000 – 6 000. Under år 2001 dämpades trafikbullret i 5 100 invånares närmiljö.

Under de senaste fem åren har Vägförvaltningen mins-

kat risken för grundvattensföroreningar genom att låta bygga grundvattensskydd på en sammanlagd vägsträcka av 100 vägkilometer. År 2001 genomfördes skydd av grundvattnet på en vägsträcka av 15 kilometer. Det finns ännu 145 kilometer vägar som i brådsnkande ordning kräver grundvattensskydd.

Grundvattnet skyddas i första hand emot vägsaltet. Man har följt upp och försökt minska användningen av vägsalt. År 2001 användes 83 000 ton vägsalt, vilket är klart mindre än de fem senaste årens medelvärde 97 200 ton. Minskningen är delvis en följd av det gynnsamma vädret.

Man har ökat användningen av returmaterial vid byggandet och beläggandet av vägar. Under år 2001 var andelen beläggningar utförda med returmassor 45 procent av hela beläggningssträckan, medan motsvarande andel under de senaste åren har varit ca en tredjedel. Miljövänliga återvinningslösningar utvecklas också för andra ändamål.

FORSKNINGS- OCH UTVECKLINGSVERKSAMHET

Vägförvaltningens FoU-verksamhet år 2001 har baserat sig på det godkända FoU-programmet och på den utarbetade strategin för åren 2000 – 2003. Verksamheten har inriktats på strategins tyngdpunktsområden. Dessa är kontroll av väghållningens verkningar, utvecklandet av vägtrafiksystemet, hanteringen av trafik- och vägnätsdata samt utvecklandet av uppdragsverksamheten inom väghållningen.

Inom tyngdpunktsområdena har samlats flera forsk-

ningsteman, inom vilka ett stort antal projekt har genomförts. Vägförvaltningen har deltagit även i många gemensamma projekt. Bland dessa kan nämnas det nordiska VIKING-programmet kring trafikstyrning, kommunikationsministeriets forsknings- och utvecklingsprogram 2001 – 2004 rörande trafik telematiks strukturer och tjänster (FITS), programmet för personlig navigering (NAVI) samt Teknologiutvecklingscentralen TEKES:s teknologiprogram



INFRA-byggnad och -tjänster.

Samarbete inom landet har under koordinering av kommunikationsministeriet genomförts med andra ämbetsverk och dessutom med högskolor, kommuner och forskningsinstitut. I anslutning till FoU-verksamheten har informationsutbyte förekommit bl.a. inom de nordiska länderna samt med några EU-länder och med de europeiska väglaboratoriernas organisation FEHRL samt med USA. Inom Internet har upprätthållits FoU-sidor med länkar till de viktigaste samarbetsländerna. Två strategiska projekt, Forskningsprogrammet om vägkonstruktioner samt Lösningar för förbät-

ring av huvudvägar, har fortsatt. De blir färdiga i början av år 2002.

Vägförvaltningens FoU-verksamhet utvärderades under år 2001. Resultaten var mycket goda och de har publicerats som en rapport. Under året inleddes även utarbetandet av en ny FoU-strategi för åren 2002 – 2007, eftersom verksamhetsomgivningen har förändrats i så hög grad, att den gamla strategin inte till alla sina utgångspunkter stöder denna.

Totalbudgeten för Vägförvaltningens FoU-projekt har varit 6,73 miljoner euro. Dessutom pågick EU-projekt för ca 3,4 miljoner euro.

INTERNATIONELL VERKSAMHET

Inom det internationella samarbetet har Vägförvaltningen fört fram finländskt väghållningskunnande och å andra sidan fått tillgång till branschens nyaste vetande om hur man kan producera bättre tjänster för trafikanterna. Den internationella verksamheten gör det lättare för finländska väg- och trafikexperter att komma in i internationella nätverk och bidrar till att bygga upp goda personrelationer samt främjar på sitt sätt även branschens kommersiella export. Vägförvaltningen har koncentrerat sig på samarbete med utländska vägmyndigheter samt på forsknings- och utvecklingssamarbete inom branschens internationella väg- och trafikorganisationer.

Samarbetet fortsatte enligt separata avtal med vägverken i Ryssland, i de baltiska länderna, i Kina samt i Minnesota i USA. Samarbetet med EU-länderna fortgick inom ramen

för Västeuropas vägverks generaldirektörens sedvanliga sammanträffanden WERD (Western European Road Directors). Inom det s.k. närområdessamarbetet med Ryssland och de baltiska länderna har huvudvikten lagts vid expertutbyte och vid utbildning inom väghållningens olika delområden samt vid främjandet av projekten inom EU:s utvecklingsprogram TACIS och PHARE. Samarbete med Kinas trafikministeriums vägavdelning inleddes inom provinserna Jilin och Qinghai och omfattade vägprojekt som främjar miljöaspekter och samhällsutveckling.

Inom de internationella organisationerna genomfördes samarbetet inom OECD:s RTR-forskningsprogram (Road Transport Research) samt i arbetsgrupper inom den internationella vägorganisationen PIARC och inom Nordiska Vägtekniska Förbundet NVE.

NYCKELTAL

Åren 1980-2001 (vid årsslutet)	1980	1985	1990	1995	1999	2000	2001
Bilbeståndet i Finland (1000 bilar)	1 393	1 747	2 233	2 181	2 403	2 466	2 499
personbilar	1 226	1 546	1 939	1 901	2 083	2 135	2 161
övriga bilar	167	201	294	280	320	331	338
Trafikarbete på allmänna vägar (mrd bil-km)	18,1	21,6	27,9	27,2	30,0	30,5	31,3
personbilar	15,9	19,2	25,1	24,4	27,3	27,8	28,6
tunga fordon	2,2	2,4	2,8	2,6	2,7	2,7	2,7
Personskadeolyckor på allmänna vägar	4 128	4 252	4 333	3 492	3 439	3 083	3 694 ¹⁾
Allmänna vägar, km (ej ramper och färjsträckor)	75 387	76 386	77 080	77 722	77 900	77 993	78 059
riksvägar	7 430	7 420	7 458	8 417	8 587	8 575	8 574
stamvägar	3 690	3 790	4 032	4 343	4 687	4 687	4 688
övriga landsvägar	29 782	30 018	30 072	29 016	28 633	28 529	28 447
lokalvägar	34 486	35 158	35 517	35 947	35 993	36 201	36 350
Vägbeläggningsläget, km (ej ramper)							
permanentbeläggning	13 467	14 558	15 756	17 211	17 790	17 917	18 050
lättbeläggning (oljegrus mmd.)	22 264	27 318	30 663	32 131	32 459	32 384	32 251
grus	39 656	34 510	30 661	28 380	27 651	27 692	27 758
Gång- och cykelvägar, km	1 139	1 945	2 598	3 634	4 206	4 302	4 382
Broar, st. (även rörbroar)	–	10 954	12 234	13 098	13 676	13 803	13 880
därav med viktbegränsning	867	437	478	265	216	210	208
Färjställen, st	93	77	65	62	52	47	46
Vägförvaltningens fast anställda personal					1 133	1 060	1 044
Vägförvaltningens (Vägverkets) utgifter, miljoner €							
löpande kostnadsnivå	465	709	965	856 ²⁾	728 ²⁾	727 ²⁾	709 ²⁾
kostnadsnivå 2001	1 090	1 107	1 171	1 014 ²⁾	819 ²⁾	757 ²⁾	709 ²⁾

¹⁾ preliminära uppgifter

²⁾ betald moms ingår ej

INTÄKTS- OCH KOSTNADSÖVERSIKT (€)

Intäkter från verksamheten		1.1.2001-31.12.2001	1.1.2000-31.12.2000
Intäkter från den avgiftsbelagda verksamheten	1 318 865,96		54 461 316,45
Hyror och bruksavgifter	3 062 172,92		1 687 186,45
Övriga intäkter från verksamheten	22 375 146,91	26 756 185,79	23 285 297,43
			79 433 800,33
Kostnader för verksamheten			
Material, förnödenheter och varor			
Inköp under räkenskapsperioden	- 9 146 908,52		- 110 870 782,91
Lagerökning/minskning	- 137 511,53		1 392 641,77
Personalkostnader	- 44 051 362,33		- 202 823 668,92
Hyror	- 6 107 453,78		- 14 661 892,11
Inköp av tjänster	- 634 408 944,68		- 400 402 325,20
Övriga kostnader	- 5 538 922,61		- 23 027 929,69
Ökning av färdiglagret	- 54 997,45		4 541,07
Tillverkning för eget bruk	264 725 584,80		303 839 832,67
Avskrivningar	- 465 260 916,05		- 435 559 878,69
Interna kostnader	- 25 228,19	- 900 006 660,34	- 24 594,63
			- 882 134 056,63
Överskott I		- 873 250 474,55	- 802 700 256,31
Finansiella intäkter och kostnader			
Finansiella intäkter	21 765,55		32 874,22
Finansiella kostnader	- 1 176 586,28	- 1 154 820,73	- 1 919 580,83
			- 1 886 706,60
Extraordinära intäkter och kostnader			
Extraordinära intäkter	549 276,60		23 762 679,64
Extraordinära kostnader	- 410 921,19	138 355,41	- 44 929 405,72
			- 21 166 726,08
Överskott II		- 874 266 939,87	- 825 753 689,00
Överförda intäkter och kostnader			
Överförda intäkter			
Överförda kostnader			
Överförda kostnader till kommuner	- 1 788 584,72		- 1 497 697,00
Överförda kostnader till samfund	- 5 501 879,85		- 3 746 923,84
Överförda kostnader till hushållen	0,00		0,00
Övriga överförda kostnader	- 1 988 447,29	- 9 278 911,86	- 2 026 260,87
			- 7 270 881,71
Överskott III		- 883 545 851,73	- 833 024 570,70
Intäkter från skatter och obligatoriska avgifter			
Indrivna mervärdesskatter	283 280,45		10 947 439,56
Erlagda mervärdesskatter	- 142 585 301,07	- 142 302 020,62	- 116 541 533,89
			- 105 594 094,33
Räkenskapsperiodens kostnadsöverskott		- 1 025 847 872,36	- 938 618 665,04

BALANSRÄKNING

Aktiva (€)	31.12.2001	31.12.2000	Förändring	%
Anläggningstillgångar och övriga långfristiga investeringar				
Immateriella tillgångar				
Immateriella rättigheter	949 115,31	3 361 400,36	- 2 412 285,05	- 71,8
Övriga flerperiodiska utgifter	2 993 805,64	3 197 589,21	- 203 783,58	- 6,4
Förskottsbetalningar och oavslutade anskaffningar *)	1 289 526,67	10 795,98	1 278 730,69	11 844,5
	5 232 447,62	6 569 785,55	- 1 337 337,93	- 20,4
Materiella tillgångar				
Jord- och vattenområden	6 922 163,94	17 343 807,10	- 10 421 643,15	- 60,1
Byggnadsmarks- och vattenområden	509 111 853,79	493 911 504,13	15 200 349,66	3,1
Byggnader	22 371 821,47	32 177 026,62	- 9 805 205,15	- 30,5
Anläggningar	2 458 264,04	2 458 920,75	- 656,71	0,0
Konstruktioner	14 137 933 055,21	14 356 672 325,37	- 218 739 270,16	- 1,5
– underbyggnader	10 085 991 996,27	10 184 121 931,92	- 98 129 935,65	- 1,0
– beläggningar	1 086 313 004,46	1 212 783 284,62	- 126 470 280,16	- 10,4
– broar	2 750 823 598,95	2 752 346 167,97	- 1 522 569,02	- 0,1
– övriga vägkonstruktioner	214 748 693,83	207 362 083,49	7 386 610,34	3,6
– övriga konstruktioner	55 761,70	58 857,36	- 3 095,67	- 5,3
Maskiner och anläggningar	11 390 226,16	84 053 022,51	- 72 662 796,35	- 86,4
Inventarier	755 075,29	1 498 241,17	- 743 165,89	- 49,6
Övriga materiella tillgångar	70 538,52	4 565,46	65 973,06	1 445,0
Förskottsbetalningar och oavslutade anskaffningar av anläggningstillgångar	300 928 122,66	275 836 635,10	25 091 487,56	9,1
	14 991 941 121,08	15 263 956 048,21	- 272 014 927,13	- 1,8
Anläggningstillgångar i värdepapper och övriga långfristiga placeringar				
Värdepapper hörande till anläggningstillgångar	496 271,95	802 517,77	- 306 245,83	- 38,2
	496 271,95	802 517,77		
Omsättnings- och finansieringstillgångar				
Omsättningstillgångar				
Material och förnödenheter	1 570 530,37	26 274 531,64	- 24 704 001,27	- 94,0
Oavslutade produkter	0,00	54 997,45	- 54 997,45	- 100,0
	1 570 530,37	26 329 529,09	- 24 758 998,72	- 94,0
Kortfristiga fordringar				
Försäljningsfordringar	4 848 910,04	14 967 904,57	- 10 118 994,53	- 67,6
Resultatregleringsfordringar	20 184 480,42	1 659 414,16	18 525 066,26	1 116,4
Övriga kortfristiga fordringar	119 053,62	78 296,09	40 757,53	52,1
Förskottsbetalningar	44 282,12	1 228 276,30	- 1 183 994,18	- 96,4
	25 196 726,20	17 933 891,12	7 262 835,07	40,5
Pengar, banktillgodohavanden och övriga finansieringstillgångar				
Kassakonton	502,92	7 209,36	- 6 706,44	- 93,0
Utgiftskonton för betalningsrörelse	0,00	- 500 728,93	- 500 728,93	100,0
	502,92	- 493 519,57	494 022,49	- 100,1
Aktiva totalt	15 024 437 600,13	15 315 098 252,18	- 290 660 652,05	- 1,9

*) Under oavslutade anskaffningar (oavslutade vägkonstruktioner) saknas på grund av en felregistrering vid aktiveringen 24,4 miljoner euro. Korrigeringen görs i form av en balansrättelse i affärsbokföringen för år 2002.

BALANSRÄKNING

Passiva (€)	31.12.2001	31.12.2000	Förändring	%
Eget kapital				
Statens kapital				
Statens kapital 1.1.1998	15 447 576 079,51	15 447 576 079,51	0,00	0,0
De föregående räkenskaps- periodernas kapitalförändringar	- 221 031 203,32	- 101 351 093,37	119 680 109,95	- 118,1
Kapitalöverföringar	763 039 925,39	818 938 555,09	- 55 898 629,70	- 6,8
Räkenskapsperiodens kostnadsöverskott	- 1 025 847 872,36	- 938 618 665,04	87 229 207,32	- 9,3
	14 963 736 929,23	15 226 544 876,20	- 262 807 946,97	- 1,7
Främmande kapital				
Kortfristigt				
Erhållna förskott	17 048,68	11 908,20	5 140,48	43,2
Leverantörsskulder	47 927 459,10	43 995 858,36	3 931 600,74	8,9
Verkens interna avräkningar	945 751,38	4 487 676,07	- 3 541 924,69	- 78,9
Poster för vidare avräkning	2 079 293,22	5 998 730,65	- 3 919 437,43	- 65,3
Resultatregleringsskulder	9 729 155,76	33 464 920,30	- 23 735 764,54	- 70,9
Övriga kortfristiga skulder	1 962,75	594 282,40	- 592 319,64	- 99,7
	60 700 670,90	88 553 375,98	- 27 852 705,09	- 31,5
Passiva totalt	15 024 437 600,13	15 315 098 252,18	- 290 660 652,05	- 1,9

VÄGFÖRVALTNINGENS DIREKTION

1.1.2001 - 31.12.2002

Ordförande

Styrelseordförande
Matti Vuoria
Fortum Abp

Viceordförande

Överingenjör
Mikko Ojajärvi
Kommunikationsministeriet

Medlemmar

Verkställande direktör
Kaarina Aho
Liikenneyhtiö Olavi Aho Oy, Ahotrans Oy

Kanslichef

Sirkka Hautojärvi
Miljöministeriet

Stadsdirektör

Marketta Kokkonen
Esbo stad

Personalrepresentant

Ingenjör
Martti Halmela
Vägförvaltningen

Permanent sakkunniga

Generaldirektör
Eero Karjaluo
Vägförvaltningen

Sekreterare (1.4.2001 –)

Direktör
Jani Saarinen
Vägförvaltningen

VÄGFÖRVALTNINGENS STRATEGISKA LEDNING

1.1.2002

Generaldirektör Eero Karjaluo

Centralförvaltningen

Direktör Aulis Nironen
Direktör Jukka Hirvelä (tjänsteledig)
Direktör Jani Saarinen (tf)

Processer

Kundrelationer, kundrelationsdirektör Outi Ryyppö
Planering, planeringsdirektör Eeva Linkama
Upphandling, upphandlingschef Markku Teppo
Trafikantservice, trafikantservicedirektör Lea Virtanen
Ekonomi, direktör Jani Saarinen
Teknologi, forskningsdirektör Jukka Isotalo
Dataadministration, dataadministrationsdirektör
Seppo Oinonen
Personal, personaldirektör Matti Hermunen

Vägdistrikt

Nyland, vägdirektör Rita Piirainen
Åbo, vägdirektör Matti Vehviläinen
Sydöstra Finland, vägdirektör Ville Mäkelä
Tavastland, vägdirektör Mauri Pukkila
Savolax-Karelen, vägdirektör Matti Tuiremo
Mellersta Finland, vägdirektör Seppo Kosonen
Vasa, vägdirektör Juhani Salonen
Uleåborg, vägdirektör Erkki Myllylä
Lappland, vägdirektör Tapani Pöyry

KONTAKTUPPGIFTER

Centralförvaltningen

Semaforbron 12 A, PB 33,
00521 Helsingfors
Kundbetjäning 0204 22 160
Fax 0204 22 2202

Nylands vägdistrikt

Semaforbron 12 A, PB 70,
00521 Helsingfors
Kundbetjäning 0204 22 161
Fax 0204 22 2717

Åbo vägdistrikt

Universitetsgatan 34, PB 636,
20101 Åbo
Kundbetjäning 0204 22 162
Fax 0204 22 4998

Sydöstra Finlands vägdistrikt

Kauppamiehenkatu 4
45100 Kouvola
Kundbetjäning 0204 22 163
Fax 0204 22 6215

Tavastlands vägdistrikt

Åkerlundinkatu 5 B, PB 376,
33101 Tammerfors
Kundbetjäning 0204 22 164
Fax 0204 22 4002

Savolax-Karelens vägdistrikt

Kirkkokatu 1, PB 1117,
70101 Kuopio
Kundbetjäning 0204 22 165
Fax 0204 22 5199

Mellersta Finlands vägdistrikt

Cygnaeuksenkatu 1, PB 58,
40101 Jyväskylä
Kundbetjäning 0204 22 166
Fax 0204 22 5833

Vasa vägdistrikt

Korsholmsesplanaden 44, PB 93,
65101 Vasa
Kundbetjäning 0204 22 167
Fax 0204 22 7717

Uleåborgs vägdistrikt

Veteraanikatu 5, PB 261,
90101 Uleåborg
Kundbetjäning 0204 22 168
Fax 0204 22 6884

Lapplands vägdistrikt

Hallituskatu 1-3, PB 194,
96101 Rovaniemi
Kundbetjäning 0204 22 169
Fax 0204 22 3540

Internet: www.tiehallinto.fi
Riksomfattande företagsnummer:
0204 2211
Vägtrafikantlinjen: 0200 2100
e-post:
fornamn.efternamn@tiehallinto.fi

Responsärenden:
info@tiehallinto.fi
Officiella ärenden:
kirjaamo@tiehallinto.fi

Grafisk utformning: Incognito Design Oy.

Foto: Ove Tammela, Studio Ove Oy, Rismo Virpimaa, Pentti M. Valmunen.

Översättning: Bengt-Vilhelm Levón

Tryckeri: Edita Prima Oy.

Vi tackar Suomen Kaukokiito Oy och Autokeskus Oy för samarbetet vid fotograferingen.

